

Uitspraken

ZAAKNUMMER 201104973/1/R4
DATUM VAN UITSPRAAK woensdag 12 december 2012
TEGEN de raad van de gemeente Amersfoort
PROCEDURESOORT Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGEBIED Ruimtelijke-ordeningskamer -
Bestemmingsplannen
Utrecht



201104973/1/R4.
Datum uitspraak: 12 december 2012

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellanten sub 1], wonend te Amersfoort,
2. [appellant sub 2], wonend te Amersfoort,
3. [appellant sub 3] en anderen, wonend te Amersfoort,
4. [appellant sub 4] en anderen, wonend te Amersfoort,
5. [appellanten sub 5], wonend te Amersfoort,
6. stichting Stichting Beweging 3.0, gevestigd te Amersfoort,

en

de raad van de gemeente Amersfoort,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 15 maart 2011, kenmerk 3706766, heeft de raad het bestemmingsplan "Leusderkwartier-Kersenbaan" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellanten sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3] en anderen, [appellant sub 4] en anderen, [appellanten sub 5] en Beweging 3.0 beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht.
[appellanten sub 1], [appellant sub 3] en anderen, Beweging 3.0 en de raad hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

De raad, [appellant sub 3] en anderen en Beweging 3.0 hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 10 mei 2012, waar [appellanten sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3] en anderen, bijgestaan door mr. drs. G.H. van der Waaij, advocaat te Leusden, vergezeld door ing. L.F.M. Lemmers, [appellant sub 4] en anderen, Beweging 3.0, vertegenwoordigd door E.M. Kipp, werkzaam bij Beweging 3.0, bijgestaan door mr. L. Haver Droeze, en de raad, vertegenwoordigd door mr. J.C. Ellerman, advocaat te Amsterdam, vergezeld door ing. B.H. Willighagen, mr. ing. J. den Boeft en ing. P.A.B. Reffeltrath, zijn verschenen.

Overwegingen

Het plan

1. Het plan maakt de tweede fase van de aanleg van de Kersenbaan te Amersfoort mogelijk. Het voorziene tracé begint bij de Leusderweg, in het verlengde van het reeds gerealiseerde deel van de Kersenbaan en loopt via de rotonde Roethof tot aan de aansluiting op de rijksweg A28.

Het beroep van [appellanten sub 1]

2. [appellanten sub 1], wonend aan de [locatie 1, 2 en 3], betogen onder meer dat het plan, met name vanwege de voorziene rotonde bij Roethof, grote gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling van de wijk Leusderkwartier. Zij voeren aan dat uit gemeentelijke verkeerstellingen blijkt dat de bestaande verkeersbelasting van de Stephensonstraat aanzienlijk hoger is dan de raad bij het nemen van het bestreden besluit heeft aangenomen, als gevolg waarvan de verkeerstoename door hun straat ernstig is onderschat.

2.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de Stephensonstraat en enkele andere straten in de omgeving daarvan erftoegangswegen zijn waar een maximumsnelheid geldt van 30 km/h. De verwachte toekomstige verkeersintensiteit ter plaatse van ongeveer 1.600 auto's per dag ligt nog steeds ver onder de maximale verkeersintensiteit, aldus de raad.

2.2. Niet in geschil is dat de Stephensonstraat kan worden aangemerkt als erftoegangsweg. Volgens het deskundigenbericht zijn er voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom geen richtlijnen, maar zou als vingerwijzing gezegd kunnen worden dat dergelijke wegen een etmaalintensiteit van 4.000 motorvoertuigbewegingen aan moeten kunnen zonder het karakter van erftoegangsweg te verliezen.

[appellanten sub 1] baseren hun betoog dat de verwachte verkeerstoename is onderschat op een recente verkeerstelling, die uitwijst dat de bestaande verkeersintensiteit op de Stephensonstraat niet 685 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedraagt, waarvan is uitgegaan in het gebruikte verkeersmodel, maar 1.350. Gelet hierop moet de berekende te verwachten verkeersintensiteit van 1.560 motorvoertuigbewegingen per etmaal volgens [appellanten sub 1] evenredig hieraan worden verhoogd om een realistisch beeld van de te verwachten verkeersintensiteit te verkrijgen.

Nog daargelaten dat kan worden betwijfeld of een verhoging van het bestaande aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal leidt tot een evenredige verhoging van het aantal verwachte motorvoertuigbewegingen, zou, indien de verwachte verkeersintensiteit naar evenredigheid zou worden verhoogd, deze verwachte intensiteit ongeveer 3.075 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedragen. Daarmee zou de verwachte verkeersintensiteit nog steeds aanmerkelijk lager zijn dan het aantal van 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal dat erftoegangswegen volgens het deskundigenbericht aankunnen zonder hun karakter te verliezen.

Gelet hierop geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de van het plan te verwachten gevolgen voor de verkeersintensiteit op de Stephensonstraat niet in redelijkheid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

2.3. [appellanten sub 1] hebben zich in beroep voor het overige beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van de zienswijze.

In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijze. [appellanten sub 1] hebben in het beroepschrift, noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

3. In hetgeen [appellanten sub 1] hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. In het aangevoerde wordt evenmin aanleiding gevonden voor het oordeel dat het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht. Het beroep is ongegrond.

Het beroep van [appellant sub 2]

4. [appellant sub 2] betoogt dat ten onrechte geen geluidscherm is voorzien tussen de in het plangebied te realiseren rotonde en zijn perceel [locatie 4]. Voorts is volgens hem een gunstiger alternatief voorhanden voor de situering van het geluidscherm langs de voorziene tunnel ten oosten van zijn woning.

4.1. [appellant sub 2] woont aan de [locatie 4], ten westen van een spoorlijn en een voorziene tunnel ten behoeve van de tweede fase van de Kersenbaan.

4.2. Volgens het deskundigenbericht resteert er, rekening houdend met een zone van 3,5 m aan weerszijden van het spoor die vrijgehouden moet worden vanwege spoorveiligheidseisen, weinig ruimte voor het plaatsen van een geluidscherm langs de tunnel op de door [appellant sub 2] voorgestane wijze. De raad heeft toegelicht dat voor het doortrekken van het geluidscherm ten behoeve van de woning van [appellant sub 2] onvoldoende ruimte beschikbaar is, gelet op de ten behoeve van de verkeersveiligheid vereiste obstakelvrije zone langs de weg. [appellant sub 2] heeft niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist zou zijn.

4.3. Volgens de raad is de situering van geluidschermen mede bepaald op basis van de uitkomsten van een participatieproces met bewoners, waaruit bleek dat plaatsing van geluidschermen op perceelsgrenzen niet gewenst werd geacht. Volgens het deskundigenbericht is een scherm langs de perceelsgrens weliswaar effectief om de geluidsbelasting in de tuin te beperken, maar niet om geluidsbelasting ter plaatse van de eerste verdieping te beperken. Gelet hierop geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid ervoor heeft kunnen kiezen om het door [appellant sub 2] gewenste geluidscherm direct langs zijn perceel niet mogelijk te maken.

4.4. Wat betreft de vrees van [appellant sub 2] voor de gevolgen van de voorziene rotonde voor de luchtkwaliteit, staat in het deskundigenbericht dat aannemelijk is dat ter plaatse van zijn woning niet hoeft te worden gevreesd voor overschrijding van de grenswaarden. Volgens de raad wordt dit bevestigd in het rapport "Reactie op vraagstelling StAB betreffende luchtkwaliteitonderzoek Kersenbaan" (TNO, 15 december 2011). [appellant sub 2] heeft niet aannemelijk gemaakt dat niettemin sprake is van een overschrijding van de wettelijke grenswaarden.

5. In hetgeen [appellant sub 2] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. In het aangevoerde wordt evenmin aanleiding gevonden voor het oordeel dat het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht. Het beroep is ongegrond.

Het beroep van [appellant sub 4] en anderen

6. [appellant sub 4] en anderen, allen wonend aan de Stephensonstraat, vrezen voor een toename van verkeer in de Stephensonstraat door het besluit om op de Bosweg/van der Heijdenstraat en de Everard Meysterweg eenrichtingsverkeer in te stellen, met aantasting van hun woon- en leefklimaat en verminderde verkeersveiligheid voor spelende kinderen tot gevolg. Zij betogen dat een breuk ontstaat met het in het verleden gevoerde beleid om de maximaal toegestane snelheid op de Stephensonstraat vast te stellen op 30 km/h.

6.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de Stephensonstraat geen deel uitmaakt van het plangebied, maar is gelegen in het gebied waarop het onherroepelijke bestemmingsplan "Leusderkwartier 2008" betrekking heeft. Hoewel voorts een maximaal toegestane snelheid niet kan worden geregeld in een bestemmingsplan bestaan geen voornemens om de maximaal toegestane snelheid op de Stephensonstraat te verhogen, aldus de raad. De toekomstige verkeersintensiteit op de Stephensonstraat ligt met ongeveer 1.600 auto's per dag nog steeds ver onder het maximale intensiteitsniveau voor erftoegangswegen als de Stephensonstraat, zo stelt de raad.

6.2. De Afdeling stelt voorop dat de raad zich terecht op het standpunt stelt dat voor het instellen van een maximaal toegestane snelheid en het instellen van eenrichtingsverkeer verkeersbesluiten zijn vereist en dat dit niet kan worden geregeld in een bestemmingsplan. Voor zover [appellant

sub 4] en anderen zich richten tegen het toekennen van de bestemming "Verkeer" aan de Stephensonstraat, wijst de Afdeling er op dat deze straat geen deel uitmaakt van het plangebied, zodat dit geen gevolg is van het thans voorliggende plan.

Zoals hiervoor reeds overwogen onder 2.2, geeft het door [appellanten sub 1] aangevoerde de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de van het plan te verwachten gevolgen voor de verkeersintensiteit op de Stephensonstraat niet in redelijkheid aanvaardbaar heeft kunnen achten. [appellant sub 4] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat de raad zich op basis van de beschikbare onderzoeksrapporten, ook met het oog op de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat van [appellant sub 4] en anderen, niet in redelijkheid op dit standpunt heeft kunnen stellen.

Ter zitting heeft de raad overigens nog toegezegd dat de verkeerssituatie ter plaatse aandacht zal blijven krijgen en dat maatregelen zullen worden getroffen indien de verkeersveiligheid dat zal vergen.

6.3. [appellant sub 4] en anderen hebben zich in beroep voor het overige beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van door verschillende partijen naar voren gebrachte zienswijzen. In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijzen. [appellant sub 4] en anderen hebben in het beroepschrift, noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

7. In hetgeen [appellant sub 4] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. In het aangevoerde wordt evenmin aanleiding gevonden voor het oordeel dat het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht. Het beroep is ongegrond.

Het beroep van [appellant sub 3] en anderen

Formeel bezwaar

8. [appellant sub 3] en anderen betogen dat het rapport van LBP Sight van 7 februari 2011 met de resultaten van het aanvullende onderzoek naar de geluidsbelasting in tuinen en op een schoolplein in de omgeving van het plangebied niet ter inzage heeft gelegen met het vastgestelde plan.

8.1. Ten aanzien van dit betoog overweegt de Afdeling dat het betrekking heeft op een mogelijke onregelmatigheid van na de datum van het bestreden besluit die reeds om die reden de rechtmatigheid van dat besluit niet kan aantasten. Deze mogelijke onregelmatigheid kan dan ook geen aanleiding vormen voor de vernietiging van het bestreden besluit.

Milieueffectrapport

9. [appellant sub 3] en anderen betogen dat ten behoeve van de voorziene aanleg van een autoweg ten onrechte geen milieueffectrapport (hierna: MER) is gemaakt dan wel dat bezien had moeten worden of een MER had moeten worden gemaakt.

9.1. Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer worden bij algemene maatregel van bestuur de activiteiten aangewezen:

- a. die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu;
- b. ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij vanwege de bijzondere omstandigheden waaronder zij worden ondernomen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

Ingevolge het tweede lid, voor zover hier van belang, worden terzake van de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, de categorieën van plannen aangewezen bij de voorbereiding waarvan een

milieueffectrapport (hierna: MER) moet worden gemaakt. Een plan wordt slechts aangewezen indien het plan het kader vormt voor een besluit als bedoeld in het derde of vierde lid.

Ingevolge het derde lid worden terzake van de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, onder a, de categorieën van besluiten aangewezen bij de voorbereiding waarvan een MER moet worden gemaakt.

Ingevolge het vierde lid worden terzake van de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, onder b, de categorieën van besluiten aangewezen in het kader waarvan het bevoegd gezag krachtens de artikelen 7.17 of 7.19 moet beoordelen of die activiteiten de in dat onderdeel bedoelde gevolgen hebben, en indien dat het geval is, bij de voorbereiding waarvan een MER moet worden gemaakt.

Ingevolge artikel 2, eerste lid, van het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.), voor zover hier van belang, worden als activiteiten als bedoeld in artikel 7.2, eerste lid, onder a, van de Wet milieubeheer aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel C van de bijlage is omschreven.

Ingevolge het tweede lid, voor zover hier van belang, worden als activiteiten als bedoeld in artikel 7.2, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel D van de bijlage is omschreven.

In de onderdelen C en D van de bijlage wordt in categorie 1.3 onderscheidenlijk categorie 1.1, voor zover hier van belang, bepaald dat een MER dient te worden gemaakt dan wel beoordeeld dient te worden of een MER dient te worden gemaakt, in het kader van een bestemmingsplan dat voorziet in de aanleg van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, niet zijnde een hoofdweg, autosnelweg of autoweg, met een tracélengte van 10 km onderscheidenlijk 5 km of meer.

In onderdeel C van de bijlage wordt in categorie 1.2, voor zover hier van belang, bepaald dat een MER dient te worden gemaakt in het kader van een bestemmingsplan dat voorziet in de aanleg van een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg.

Ingevolge artikel 1 van onderdeel A van de bijlage wordt verstaan onder autoweg:

- a. een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen of te parkeren, of
- b. een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Ingevolge artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt onder een autoweg verstaan: weg, aangeduid door bord G3 van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

9.2. Aan de hand van kaartmateriaal heeft de raad toegelicht dat de aan te leggen weg op meerdere plaatsen rechtstreeks, dus zonder knooppunt of kruispunt met verkeerslichten, toegankelijk is. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is. Reeds hierom kan de Kersenbaan dan ook niet worden aangemerkt als een autoweg in de zin van artikel 1, onder a van onderdeel A van de bijlage.

Nu de raad verder heeft verklaard dat de Kersenbaan niet met het bord G3 van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 zal worden aangeduid, kan de Kersenbaan voorts niet worden aangemerkt als een autoweg in de zin van artikel 1, onder b van onderdeel A van de bijlage.

9.3. De Afdeling stelt vast dat het bestemmingsplan, voor zover van belang, voorziet in de aanleg van een weg met maximaal vier rijstroken over een lengte van ongeveer 1,8 km, na aanleg waarvan de totale lengte van de Kersenbaan ongeveer 2,5 km zal bedragen. Derhalve is reeds om die reden geen sprake van de aanleg van een weg als bedoeld in de onderdelen C en D van de bijlage, categorie 1.3 onderscheidenlijk categorie 1.1.

In aanvulling op het voorgaande, overweegt de Afdeling dat [appellant sub 3] en anderen niet hebben gewezen op andere factoren als bedoeld in bijlage III van richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten - zoals gewijzigd bij richtlijn 97/11/EG van de Raad van 3 maart 1997 en bij richtlijn 2003/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 - in verband waarmee gelet op het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 15 oktober 2009, Commissie tegen Nederland, C-255/08 (www.curia.europa.eu), ook bij het niet overschrijden van een drempelwaarde toch een m.e.r.-beoordeling had moeten worden gemaakt.

Het betoog faalt.

Behoeftte aan de bij het plan voorziene aanleg van de Kersenbaan

10. [appellant sub 3] en anderen betogen dat geen noodzaak bestaat voor de bij het plan voorziene aanleg van de Kersenbaan. In dat verband voeren zij onder meer aan dat bij de invoergegevens die voor het verkeersmodel zijn gebruikt de verwachte groei van het aantal verkeersbewegingen vanuit het centrum van Amersfoort als gevolg van voorziene toename van bewoners en bedrijven wordt overschat en niet is onderbouwd. Volgens [appellant sub 3] en anderen heeft de huidige wegenstructuur voldoende capaciteit voor de toekomstige verkeersstromen en wordt de voorziene afname op bestaande wegen als gevolg van de aanleg van de Kersenbaan sterk overschat. Bovendien zal de aanleg van de Kersenbaan zelf tot verschillende knelpunten leiden, zo betogen [appellant sub 3] en anderen.

10.1. De raad beoogt met het aanleggen van de Kersenbaan onder meer de verkeersontsluiting van het centraal stadsgebied te verbeteren. Volgens de raad blijft het aantal mensen dat in het gebied rond het centraal station woont en werkt de komende jaren stijgen door de bouw van nieuwe woningen en kantoren, waardoor het belangrijk is dat het centraal stadsgebied goed bereikbaar blijft. De Kersenbaan biedt een goede verbinding tussen de rijksweg A28 en het centraal stadsgebied en tussen het Leusderkwartier en de A28, aldus de raad. Uit prognoses voor het jaar 2020 blijkt volgens de raad dat zonder aanleg van de Kersenbaan de hoeveelheid verkeer op de bestaande Arnhemseweg, Leusderweg en Utrechtseweg bovengemiddeld zal toenemen en dat deze wegen in de huidige vormgeving en functie (wonen, auto- en fietsverkeer en parkeren gemengd) ongeschikt zijn om zonder aantasting van verkeersveiligheid en leefbaarheid deze hoeveelheid extra verkeer te gaan verwerken. Met aanleg van de Kersenbaan blijkt dat de toename van het verkeer voor het grootste gedeelte opgevangen wordt door deze nieuwe verbinding en dat de groei op de overige wegen beperkt is, aldus de raad. De aanleg van de Kersenbaan zorgt er volgens de raad voor dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid op andere plaatsen verbeteren.

10.2. Volgens het deskundigenbericht is de door de raad gevolgde werkwijze om via het statisch verkeersmodel "Model Midden Nederland" en de input daarin tot een verkeersmodel te komen de meest geëigende manier om het verkeersbeeld voor de toekomst in kaart te brengen. Bij een dergelijk verkeersmodel worden ook alle maatregelen in de toekomst zoals verkeersremmende maatregelen en eenrichtingverkeer meegenomen bij de prognoses. Het model is in dit geval ook gekalibreerd, zowel aan de hand van de verkeersstelling in 2000 als die in 2006, zo staat in het deskundigenbericht. Het feit dat bepaalde zaken niet zijn meegenomen in de prognose, zoals het verkeersluw maken van de Utrechtseweg na 2006, hoeft volgens het deskundigenbericht dus niet te betekenen dat de prognose voor 2020 niet zou kloppen. Een dergelijke maatregel dient wel in het model te worden ingevoerd om tot een goede prognose voor de verkeersstromen te komen. Volgens het deskundigenbericht zijn alle op het moment van vaststelling van het plan bekende en relevante ontwikkelingen meegenomen. Weliswaar geldt dat niet voor het bij het ontwerpwegaanpassingsbesluit A28 behorende cijfermateriaal, maar de publicatie daarvan vond plaats na het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan.

Gelet op het voorgaande geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad bij het nemen van het bestreden besluit niet in redelijkheid van de ten behoeve van het plan opgestelde verkeersprognoses heeft kunnen uitgaan. In dat verband kent de Afdeling gewicht toe aan de waardering in het deskundigenbericht van het gebruikte verkeersmodel en de daaruit volgende prognoses en aan de omstandigheid dat de uitkomsten die volgen uit het verkeersmodel meerdere malen zijn gecontroleerd met verkeersstellingen, waarop het verkeersmodel waar nodig

is aangepast, terwijl [appellant sub 3] en anderen niet aannemelijk hebben gemaakt dat de waardering van het rekenmodel in het deskundigenbericht onjuist zou zijn.

10.2.1. Uit het ten behoeve van het plan verrichte onderzoek naar te verwachten verkeerseffecten blijkt dat de verkeersintensiteiten in verschillende straten met thans een relatief groot aantal verkeersbewegingen met enige tot forse mate zal afnemen in het geval de Kersenbaan met de daarbij voorziene verkeerscirculatie wordt gerealiseerd. Gelet hierop geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat behoefte bestaat aan de voorziene aanleg van de Kersenbaan.

Capaciteit van de Kersenbaan

11. Wat betreft het betoog van [appellant sub 3] en anderen dat de capaciteit van de voorziene Kersenbaan onvoldoende is voor de te verwachten verkeersstromen, is van belang dat volgens het deskundigenbericht de verkeersintensiteit op een werkdag op een deel van de Kersenbaan in 2020 24.545 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedraagt, en elders op de Kersenbaan lager is. Volgens het deskundigenbericht is het in zijn algemeenheid moeilijk om een richtlijn te geven over de capaciteit van een weg(vak) binnen de bebouwde kom, omdat de capaciteit ook mede afhankelijk is van de specifieke situatie en het gekozen verkeersbeleid. Als ruwe richtlijn voor de capaciteit kan 20.000 tot 24.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal worden aangenomen, zo staat in het deskundigenbericht.

De raad stelt dat het gaat om het weggedeelte tussen de Arnhemseweg en de Diamantweg, midden op een met verkeerslichten geregeld kruispunt. De afwikkelingscapaciteit van dit weggedeelte wordt volgens de raad in de praktijk bepaald door de afwikkelingscapaciteit van de verkeerslichten, welke is berekend met een speciaal voor dit doel ontwikkeld rekenprogramma. Uit de berekeningen blijkt volgens de raad dat de berekende waarden voor dit kruispunt in zowel de ochtend- als de avondspits hier ruim onder blijven. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is.

Wat betreft het bezwaar van [appellant sub 3] en anderen dat de Kersenbaan zou kunnen gaan fungeren als snellere route tussen de A28 en de A1 in geval van filevorming bij het knooppunt Hoevelaken, staat in het deskundigenbericht dat het in de voorziene situatie inderdaad mogelijk is om via de afslag van de A28 binnendoor naar de A1 te rijden en andersom, maar dat het de vraag is of deze route inderdaad praktisch zal zijn, gezien het grote aantal kruisingen met verkeerslichten dat gepasseerd moet worden. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat niettemin een reële kans bestaat dat hierdoor een significante extra verkeerstoename op de Kersenbaan te verwachten is.

Gelet op het vorenstaande geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de voorziene Kersenbaan wat betreft capaciteit is toegerust op de voorziene verkeersstromen.

Geluidsbelasting

12. [appellant sub 3] en anderen voeren aan dat bij de vaststelling van het plan is uitgegaan van de uitvoering van een verkeerscirculatieplan ten behoeve waarvan nog verkeersbesluiten moeten worden genomen, zodat onzeker is of de daarin voorgenomen maatregelen daadwerkelijk zullen worden getroffen.

12.1. In het deskundigenbericht is beschreven dat als gevolg van de aanleg van de Kersenbaan in enkele straten in de nabijheid eenrichtingverkeer zal worden ingesteld en dat daarnaast nog enkele afsluitingsmaatregelen zullen worden getroffen.

12.2. De Afdeling is van oordeel dat de raad in redelijkheid ervoor heeft kunnen kiezen om eerst het voorliggende plan vast te stellen, dat de aanleg van de tweede fase van de Kersenbaan mogelijk maakt, en pas daarna de als gevolg van deze aanleg voorziene maatregelen voor de verkeerscirculatie te treffen.

13. [appellant sub 3] en anderen betogen dat de voorziene noodontsluiting niet is meegenomen in de geluidsberekeningen.

13.1. Over dit bezwaar staat in het deskundigenbericht dat de bedoeling is dat het laatste deel van de Arnhemseweg wordt afgesloten voor doorgaand verkeer met uitzondering van fietsers, waarbij de afsluiting wordt gerealiseerd met behulp van paaltjes in het wegdek die automatisch omlaag kunnen, bijvoorbeeld ten behoeve van de brandweer. In geval van calamiteiten op de Kersenbaan kunnen hulpdiensten gebruik maken van de noodaanluiting en via de Arnhemseweg en een rotonde de toerit naar de Kersenbaan bereiken, zo is in het deskundigenbericht vermeld. Gelet hierop staat volgens het deskundigenbericht vast dat het gebruik van de noodaanluiting een sterk incidenteel karakter zal hebben, waardoor de geluidsbelasting voor de woningen langs de Arnhemseweg vanwege het gebruik van de noodaanluiting beperkt blijven. Hetgeen [appellant sub 3] en anderen hebben aangevoerd geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de noodontsluitingsweg niettemin ten onrechte niet is betrokken bij de geluidsberekeningen.

14. [appellant sub 3] en anderen voeren aan dat de voorziene verkeersintensiteit op de rotonde Roethof is onderschat omdat van een verkeerde aanlegvariant is uitgegaan.

14.1. Over dit bezwaar staat in het deskundigenbericht dat dit een misverstand betreft omdat in de raadsvergadering een aantal amendementen is aangenomen ten aanzien van de aan de raad voorgelegde voorkeursvariant, die tot gevolg hebben dat sprake is van een variant met een lagere verkeersbelasting, waarvan in het akoestische onderzoek is uitgegaan. Gelet hierop bestaat volgens het deskundigenbericht geen aanleiding om te veronderstellen dat van de door [appellant sub 3] en anderen genoemde verkeersintensiteit ter plaatse had moeten worden uitgegaan. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat het deskundigenbericht op dit punt onjuist is.

15. Over het betoog van [appellant sub 3] en anderen dat de geluidsbelasting op omliggende woningen op een hoogte van 7,5 m in plaats van 7,2 m had moeten worden berekend, staat in het deskundigenbericht dat de gehanteerde hoogte van 7,2 m voor de tweede verdieping geen onrealistische aanname is. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat de raad niettemin niet in redelijkheid van een hoogte van 7,2 m heeft kunnen uitgaan.

16. Over het bezwaar van [appellant sub 3] en anderen dat niet is gebleken of op alle kruispunten rekening is gehouden met de zogenoemde kruispunttoeslag, in verband met optrekkend en afremmend verkeer, vermeldt het deskundigenbericht dat na raadpleging van het rekenmodel is gebleken dat voor alle relevante kruispunten rekening is gehouden met een kruispunttoeslag. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is.

17. Over het bezwaar van [appellant sub 3] en anderen dat de geluidabsorberende werking van de bodem is overschat en dat daarom bij het akoestisch onderzoek niet van een bodemfactor van 0,9, maar van 0,8 had moeten worden uitgegaan, staat in het deskundigenbericht dat de bodem, gezien het overwegend groene karakter van de woonomgeving, als overwegend zacht moet worden beschouwd en dat, nu alle relevante akoestisch harde bodemgebieden afzonderlijk zijn gemodelleerd, een algemene bodemfactor van 0,9 in deze situatie een realistische aanname wordt geacht. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is.

18. [appellant sub 3] en anderen voeren aan dat in het akoestisch onderzoek ervan is uitgegaan dat het hoogteverschil in de voorziene tunnel niet meer dan 6 m zal bedragen, terwijl het plan niet uitsluit dat dit hoogteverschil meer bedraagt. In reactie hierop heeft de raad toegelicht dat een diepere tunnel naar verwachting tot een grotere afscherpende werking van de geluidschermen langs de tunnel zal leiden omdat de afstand van de bodem van de tunnel tot de bovenrand van de geluidschermen daarmee wordt vergroot. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat bij een diepere tunnel niettemin voor een grotere geluidsbelasting op de omliggende woningen moet worden gevreesd dan waarvan bij het akoestisch onderzoek is uitgegaan.

19. [appellant sub 3] en anderen voeren aan dat de daadwerkelijke aanleg van de Kersenbaan later is voorzien dan waarvan is uitgegaan in de geluidsonderzoeken die aan het plan ten grondslag liggen, waardoor de onderzoeksresultaten niet meer kloppen.

19.1. Over het bezwaar dat het realisatiejaar van de Kersenbaan opschuift en daarmee de geluidsbelasting toeneemt, vermeldt het deskundigenbericht dat het standpunt van de raad dat de verschuiving van de aanleg van 2012 naar medio 2013, uitgaande van een groei van het verkeer van 1-2% per jaar, leidt tot een zeer beperkte toename van de geluidsbelasting van 0,06 dB, op zichzelf juist is. Ook wanneer de Kersenbaan pas (volledig) in 2014 in gebruik zal worden genomen, zal de geluidsbelasting slechts beperkt toenemen ten opzichte van de door LBP-Sight berekende waarden. Uitgaande van een groei van 2% per jaar zal de toename volgens het deskundigenbericht 0,2 dB bedragen, welke toename volgens het deskundigenbericht nog steeds marginaal is. Voor zover [appellant sub 3] en anderen hebben betoogd dat een toename van 0,2 dB wel van belang is bij het Burgemeester Van Randwijckhuis omdat een zodanige toename leidt tot overschrijding van de grenswaarde, heeft de Afdeling in haar uitspraak van heden, nr. [201105075/1/R4](#) overwogen dat dit betoog niet kan worden gevolgd omdat het een toename van 0,08 dB-0,17 dB betreft en een zodanige toename niet leidt tot een overschrijding.

[appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat de vertraagde aanleg van de Kersenbaan niettemin leidt tot significant andere onderzoeksresultaten.

20. Voor zover [appellant sub 3] en anderen betogen dat de bij het akoestisch onderzoek gebruikte verkeersgegevens onjuist zijn, is van belang dat in het deskundigenbericht wordt geconcludeerd dat de gehanteerde verkeersgegevens in het algemeen aannemelijk lijken, maar dat wel te verwachten is dat, vanwege de gewijzigde functie van de Kersenbaan, er procentueel gezien meer vrachtverkeer op de Kersenbaan zal rijden dan nu in de geluidsberekeningen is aangehouden op basis van de telgegevens uit 2006. Volgens het deskundigenbericht zal een hoger percentage vrachtverkeer in het algemeen ook zal leiden tot een hogere geluidsbelasting.

20.1. Wat betreft de gestelde onderschatting van het aantal passerende vrachtwagens heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat de gehanteerde verkeersstellingen zijn uitgevoerd met luchtstangen en mechanische meetapparatuur, welke methodiek een goed hanteerbare, zij het globale, verdeling van het verkeer oplevert. Met deze methodiek is het echter niet goed mogelijk om exact te classificeren op basis van de ingevolge het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder te hanteren indeling, waarvoor alleen visuele waarnemingen geschikt zijn. Volgens door het bureau Meetel op 6, 13 en 14 december 2011 uitgevoerde visuele tellingen bedraagt het percentage vrachtverkeer over een gemiddelde werkdag 1,5%, terwijl uit de mechanische metingen een percentage van 4,8% naar voren komt. Volgens de raad wordt dit verschil veroorzaakt door de gehanteerde meetmethodiek omdat bij een mechanische telling bestelwagens, dicht op elkaar rijdende personenauto's en personenauto's met aanhangers meestal ingedeeld in de categorie middelzware motorvoertuigen, terwijl het voor het geluidsonderzoek lichte motorvoertuigen betreft. Ook door Rijkswaterstaat in 2008 uitgevoerde visuele metingen laten een lager percentage aan vrachtverkeer zien dan de mechanische metingen die ten grondslag liggen aan de geluidsberekeningen, namelijk 3% onderscheidenlijk 5,4%, aldus de raad.

Volgens de raad blijkt uit de vergelijking tussen de mechanische tellingen en de visuele tellingen dat het werkelijke percentage vrachtverkeer duidelijk lager ligt dan is aangenomen in het kader van de geluidsberekeningen. Het betreft een dermate ruime marge dat een eventuele toekomstige wijziging in de samenstelling van het verkeer volgens de raad niet betekent dat niet van het geluidsonderzoek kan worden uitgegaan.

20.2. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad met de door hem gegeven toelichting aannemelijk gemaakt dat de bij de geluidsberekeningen gehanteerde mechanische meetmethodiek een aanmerkelijke overschatting oplevert van het werkelijke percentage vrachtverkeer. Gelet hierop geeft de in het deskundigenbericht genoemde omstandigheid dat te verwachten is dat procentueel gezien meer vrachtverkeer op de Kersenbaan zal rijden dan is aangenomen geen aanleiding voor het oordeel dat sprake is van een dusdanig gebrek dat de raad zich bij zijn besluitvorming niet in redelijkheid op de resultaten van het geluidsonderzoek heeft kunnen baseren. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit standpunt onjuist is.

21. In het deskundigenbericht is het akoestisch onderzoek in zijn algemeenheid positief beoordeeld. [appellant sub 3] en anderen hebben met hetgeen zij voor het overige hebben aangevoerd over het akoestisch onderzoek niet aannemelijk gemaakt dat dit onderzoek dusdanige

gebreken of onjuistheden vertoont dat de raad niet in redelijkheid op basis van de uitkomsten van dat onderzoek het plan wat betreft geluidhinder aanvaardbaar heeft kunnen achten.

Luchtkwaliteit

22. [appellant sub 3] en anderen voeren aan dat de daadwerkelijke aanleg van de Kersenbaan later is voorzien dan waarvan is uitgegaan in de luchtkwaliteitonderzoeken die aan het plan ten grondslag liggen, waardoor de onderzoeksresultaten niet meer kloppen. Voorts betogen zij dat aan het luchtkwaliteitonderzoek diverse gebreken kleven.

22.1. De resultaten van het onderzoek dat is verricht ten behoeve van het plan, zijn onder meer neergelegd in het rapport "Luchtkwaliteitonderzoek in het kader van de realisatie van de Kersenbaan (2e fase) te Amersfoort (2012, 2015 en 2020)" (TNO, 13 augustus 2010). Volgens de conclusies van dit rapport vinden op de toetsafstanden geen overschrijdingen van grenswaarden plaats. Naar aanleiding van een aantal geconstateerde onvolkomenheden in dit rapport is een erratum met aanpassingen van het rapport verschenen (TNO, 8 maart 2011), waarin is geconcludeerd dat de aanpassingen geen effect hebben op de conclusies van het rapport.

22.2. Wat betreft dit betoog is van belang dat in het deskundigenbericht staat dat het een algemeen geaccepteerd uitgangspunt is dat de luchtkwaliteit in Nederland gedurende de komende jaren zal verbeteren. Het toetsen van de luchtkwaliteit in het jaar 2012 terwijl de beoogde weg naar alle waarschijnlijkheid pas in een later jaar gerealiseerd kan worden, kan volgens het deskundigenbericht daarom worden beschouwd als "worst case"-benadering. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is.

[appellant sub 3] en anderen hebben evenmin aannemelijk gemaakt dat de conclusie in het deskundigenbericht onjuist is dat voor de congestiekans eveneens sprake is van een "worst case"-benadering.

23. Over het betoog van [appellant sub 3] en anderen dat onduidelijk is waarom bij het luchtkwaliteitonderzoek voor de spoorlijn ten behoeve van autobedrijf Pon is uitgegaan van een gebruiksintensiteit van vier diesellocomotieven per dag, staat in het deskundigenbericht dat de desbetreffende spoorlijn uitsluitend wordt gebruikt door het autobedrijf. Desgevraagd is van gemeentelijke zijde te kennis gegeven dat het aantal diesellocomotieven dat door Pon op het traject mag worden ingezet, is beperkt door middel van de vergunning op basis van de Wet milieubeheer die aan Pon is verleend, zodat volgens het deskundigenbericht geen aanleiding bestaat om te stellen dat het aantal diesellocomotieven op het desbetreffende traject is onderschat. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is.

24. Over het betoog dat de gehanteerde rekenpunten onvoldoende inzichtelijk zijn en dat het wegontwerp niet in het plan is opgenomen, staat in het deskundigenbericht dat de rekenpunten niet, zoals [appellant sub 3] en anderen veronderstellen, op een afstand van 10 m tot de wegrand liggen, maar op 2,5 m tot 4 m van de as van de weg. Die afstand is volgens het deskundigenbericht zodanig klein dat de desbetreffende rekenpunten zullen samenvallen met de wegrand in het uiteindelijke ontwerp van de weg. Daar waar ter plaatse van het rekenpunt op de wegrand wordt voldaan aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit, mag worden aangenomen dat ook op grotere afstand van de weg wordt voldaan aan die grenswaarden, zo staat in het deskundigenbericht. Gelet hierop ziet de Afdeling in de bezwaren van [appellant sub 3] en anderen op dit punt geen aanleiding voor het oordeel dat de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit onvoldoende zijn onderzocht.

Wat betreft de constatering in het deskundigenbericht dat op een aantal rekenpunten onbekend is wat de bijdrage van de Ponlijn is, is van belang dat de bijdrage van de Ponlijn is onderzocht en bijgesteld in het erratum van 8 maart 2011, waarbij is vastgesteld dat de aanpassingen geen effect hebben op de conclusies van het rapport van 13 augustus 2010. Naar aanleiding van de opmerking in het deskundigenbericht dat de bijdrage van de Ponlijn op een aantal rekenpunten onbekend is, heeft de raad met de "Reactie op vraagstelling StAB betreffende luchtkwaliteitonderzoek Kersenbaan" (TNO, 15 december 2011) nader inzichtelijk gemaakt dat op de toetsafstanden geen sprake zal zijn van een overschrijding van grenswaarden.

25. In het licht van het vorenstaande hebben [appellant sub 3] en anderen naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat het ten behoeve van het plan verrichte onderzoek dusdanige gebreken of onjuistheden vertoont dat de raad niet in redelijkheid op basis daarvan heeft kunnen concluderen dat artikel 5.16 van de Wet milieubeheer niet in de weg staat aan de vaststelling van het plan.

Financieel-economische uitvoerbaarheid

26. [appellant sub 3] en anderen voeren aan dat van rijkswege een subsidiebedrag van 8 miljoen euro is toegezegd, maar dat onbekend is of deze subsidie daadwerkelijk zal worden verleend. In dat verband wijzen zij er op dat de raad naar aanleiding van grote financiële tegenvallers in de gemeente de kosten van de Kersenbaan in het najaar van 2011 opnieuw heeft laten berekenen en dat in het rapport "Presentatie doorlichting grote projecten Amersfoort" van 25 oktober 2011 als risico is genoemd de einddatum van externe financiering.

26.1. De raad heeft ter zitting toegelicht dat volgens de subsidievoorwaarden de Kersenbaan halverwege het jaar 2015 moet zijn opengesteld. Het aangevoerde geeft dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad vanwege onzekerheid of de toegezegde subsidie daadwerkelijk zal worden verstrekt, op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat het plan financieel-economisch niet uitvoerbaar is.

Overige bezwaren van [appellant sub 3] en anderen

27. [appellant sub 3] en anderen voeren aan dat de voorziene ontwikkelingen wat betreft het benodigde ruimtebeslag, inclusief rotonde en geluidschermen, de grootte van het plangebied overschrijdt.

27.1. Volgens de raad bedraagt de rijbaanbreedte van de Kersenbaan 6,50 m, welke maat voldoet aan de "Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom 2004" van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek, waar een minimum rijbaanbreedte wordt genoemd van 5,90 m.

27.2. De Afdeling stelt vast dat de planverbeelding het voorziene tracé van de Kersenbaan, de voorziene rotonde en de voorziene geluidschermen weergeeft. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat het plan niettemin onvoldoende fysieke ruimte biedt voor de realisering van deze ontwikkelingen.

28. [appellant sub 3] en anderen voeren aan dat het plan in strijd is met het gemeentelijke Milieubeleidsplan dat ertoe strekt om de bestaande geluidskwaliteit te behouden en zoveel mogelijk te verbeteren.

28.1. Volgens de raad is bij veel woningen inderdaad sprake van een toename van de geluidsbelasting, maar is ook bij veel woningen sprake van een afname van de geluidsbelasting. Er is volgens de raad op basis van een zorgvuldige en transparante afweging een pakket aan maatregelen samengesteld waarmee de geluidsbelasting wordt gereduceerd.

28.2. In het Milieubeleidsplan Amersfoort 2008-2011 staat onder meer voor het jaar 2030 de ambitie weergegeven dat de bestaande geluidskwaliteit is behouden en waar mogelijk verbeterd.

28.3. De raad heeft zijn stelling dat tegenover een toename van geluidsbelasting bij veel woningen ook een afname aan geluidsbelasting staat bij veel andere woningen, nader inzichtelijk gemaakt in het rapport "Kersenbaan te Amersfoort, Analyse aantal geluidgehinderden" (gemeente Amersfoort, 17 december 2011). Volgens de conclusie van deze analyse neemt de geluidsbelasting op 912 woningen toe en bij 1.368 woningen af. [appellant sub 3] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze conclusie onjuist is. Reeds hierom geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich ten onrechte op het standpunt stelt dat het plan niet in strijd is met het Milieubeleidsplan Amersfoort 2008-2011.

29. [appellant sub 3] en anderen betogen dat in strijd met het bepaalde in artikel 3.3.1 van het

Besluit ruimtelijke ordening voor geen enkel deel van de Kersenbaan het dwarsprofiel, het aantal rijstroken en de as van de weg zijn ingetekend op de verbeelding.

29.1. Ingevolge artikel 3.3.1, eerste lid, aanhef en onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening, geeft het bestemmingsplan, voor zover de uitvoering van de Wet geluidhinder dat vereist, de functie van de voornaamste wegen aan, alsmede het dwarsprofiel of het aantal rijstroken daarvan dan wel de as van de weg waarmee gerekend is, bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder.

Ingevolge artikel 4, lid 4.1, aanhef en onder a, van de planregels, zijn de voor "Verkeer" aangewezen gronden bestemd voor (hoofd)ontsluitingswegen bestaande uit maximaal 2 rijbanen en maximaal 4 rijstroken.

29.2. De Afdeling stelt vast dat in het plan de functie van de voornaamste wegen is aangegeven, alsmede het aantal rijstroken daarvan. Anders dan [appellant sub 3] en anderen veronderstellen, volgt uit artikel 3.3.1, eerste lid, aanhef en onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening geen plicht om in dat geval tevens het dwarsprofiel dan wel de as van de weg aan te geven.

Het betoog faalt.

30. [appellant sub 3] en anderen voeren aan dat zij planschade zullen lijden als gevolg van de voorziene aanleg van de Kersenbaan.

30.1. Wat de eventueel nadelige invloed van de aanleg van de Kersenbaan op de waarde van de woningen van [appellant sub 3] en anderen betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat de raad bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van de Kersenbaan aan de orde zijn.

31. Hetgeen [appellant sub 3] en anderen voor het overige aanvoeren, komt overeen met de inhoud van hun zienswijze. In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijze. [appellant sub 3] en anderen hebben in het beroepschrift, noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

Conclusie beroep [appellant sub 3] en anderen

32. In hetgeen [appellant sub 3] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. In het aangevoerde wordt evenmin aanleiding gevonden voor het oordeel dat het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht. Het beroep is ongegrond.

Het beroep van [appellanten sub 5]

33. [appellanten sub 5] betogen dat uitvoering van het plan leidt tot aantasting van het monumentale volkstuintencomplex ten westen van de Arnhemseweg en van delen van het landgoed Nimmerdor waarvan delen eveneens zijn aangewezen als monument. Voorts betogen zij dat het plan leidt tot aantasting van het landgoed Nimmerdor, dat onderdeel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur (hierna: EHS), waar ontwikkelingen die leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS alleen zijn toegestaan bij een groot openbaar belang en het ontbreken van alternatieven.

33.1. Volgens de raad is in het definitieve tracé voor de Kersenbaan gekozen voor het volgen van de Arnhemseweg, waarbij de Arnhemseweg wordt verbreed. Bij deze variant staat het behouden van de landschappelijk waardevolle bomenrij (eikenlaan) voorop, hetgeen er toe heeft geleid dat deze bomenrij in de middenberm komt, waarbij er zowel aan de oost-als westzijde een rijbaan wordt gerealiseerd, aldus de raad. Aan de westzijde gaat dit ten koste van een strook van het bestaande eikenhakhoutbos en aan de oostzijde van een strook van het aanliggende volkstuintencomplex.

Volgens de raad blijkt uit het rapport "Realisatie Kersenbaan Amersfoort, Toetsing aan provinciaal natuurbeleid" van 21 april 2010 voorts dat de gekozen variant niet leidt tot een significante aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS.

33.2. In het deskundigenbericht staat beschreven dat het oostelijke deel van de Arnhemseweg, tussen de Smaragdweg en de A28, het landgoed Nimmerdor doorsnijdt. Het door appellanten in hun beroepschrift genoemde volkstuinencomplex, dat deel uitmaakt van het landgoed Nimmerdor, is niet als rijksmonument beschermd en ook de Arnhemseweg wordt niet als beschermd element vermeld. De monumentale waarden van Nimmerdor worden volgens het deskundigenbericht dan ook niet aangetast door de aanleg van de Kersenbaan. [appellanten sub 5] hebben niet aannemelijk gemaakt dat niettemin sprake is van een aantasting van het landgoed.

Gelet hierop geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat voldoende rekening is gehouden met de monumentale status van het landgoed Nimmerdor.

33.3. In het door de raad bedoelde rapport van 21 april 2010 is aangeduid welke gedeelten van de EHS worden aangetast. Volgens het rapport betreft het een aantasting van gronden aan de oostzijde van de Arnhemseweg met een oppervlakte van 0,156 hectare, bestaande uit bos(rand), berm en een deel van een volkstuincomplex. Voorts staat in het rapport dat sprake is van een aantasting van de gronden aan de westzijde van de Arnhemseweg met een oppervlakte van 0,0443 hectare, bestaande uit een bosrand, deels gelegen op een wal. De bosrand bestaat uit ongeveer twintig eiken, enige andere bomen en struiken. Als gevolg van de aanleg van de Kersenbaan wordt leefgebied van de hazelworm aangetast, zo staat in het rapport. Om negatieve effecten op de hazelworm te voorkomen worden volgens het rapport faunapassages aangelegd en wordt een aantal inrichtings- en beheersmaatregelen getroffen, die de negatieve effecten van de aanleg op de EHS beperken. De conclusie van het rapport is dat de effecten als gevolg van de aanleg van de Kersenbaan op de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS zeer beperkt zijn.

[appellanten sub 5] hebben niet aannemelijk gemaakt dat het rapport zodanige gebreken bevat dat de raad zich daarop bij het nemen van het bestreden besluit niet in redelijkheid heeft kunnen baseren. Het aangevoerde geeft dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan niet leidt tot een significante aantasting van de EHS. Nu de eis dat sprake dient te zijn van een groot openbaar belang en het ontbreken van alternatieven slechts geldt indien wel van een zodanige aantasting van de EHS sprake is, bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad ten onrechte niet heeft bezien of aan deze twee elementen is voldaan.

34. [appellanten sub 5] betogen dat ten onrechte niet is onderzocht wat de geluidsbelasting na realisering van de Kersenbaan op hun woning aan de Zandbergenlaan 10 zal zijn, nu de liggingen van de woningen waarvoor wel onderzoek is verricht niet vergelijkbaar zijn met de ligging van hun woning. [appellanten sub 5] betogen dat de maximale grenswaarden worden overschreden zodat plaatsing van geluidschermen is aangewezen. Volgens [appellanten sub 5] is ten onrechte geen rekening gehouden met cumulatieve geluidsbelasting en is bij de berekeningen ten onrechte uitgegaan van het gebruik van stijl asfalt. Voorts voeren zij aan dat ten onrechte geen rekening is gehouden met het optrekken en afremmen van het verkeer nabij de kruising van de Arnhemseweg/Kersenbaan met de Smaragdweg.

34.1. Volgens de raad ziet het uitgevoerde akoestisch onderzoek op de geluidsgevoelige bestemmingen waar mogelijk een overschrijding van grenswaarden zou kunnen optreden. Bij niet onderzochte geluidsgevoelige bestemmingen kan redelijkerwijs geen sprake zijn van een overschrijding van grenswaarden, hetgeen ook het geval is bij de woningen aan de Zandbergenlaan 8, 10, 16 en 18, aldus de raad. Teneinde iedere twijfel over een mogelijke overschrijding van grenswaarden ter plaatse van deze woningen weg te nemen, zijn aanvullende geluidsberekeningen uitgevoerd en ook hieruit blijkt dat bij deze woningen geen sprake is van grenswaardenoverschrijding, aldus de raad.

34.2. Ten behoeve van het bestemmingsplan is onder meer het rapport "Kersenbaan te Amersfoort: Akoestisch onderzoek wegverkeer" (LBP Sight, 26 augustus 2010) opgesteld. Volgens dit rapport is wat betreft de woningen aan de Zandbergenlaan 2 en 4 geen sprake van een reconstructie omdat geen sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB.

Volgens de notitie van LBP Sight over de beoordeling van de geluidssituatie bij de Zandbergenlaan 8-18 van 1 augustus 2011 is de beslissing om bepaalde woningen niet in het akoestische onderzoek op te nemen, genomen op basis van indicatieve berekeningen. Om duidelijkheid te bieden over de juistheid van deze beslissing is aanvullend onderzoek verricht. Volgens de notitie is de geluidstoename ter plaatse van de nader onderzochte woningen minder dan 1,5 dB en is de beslissing om deze woningen niet in de rapportage op te nemen daarom juist geweest.

34.3. Volgens het deskundigenbericht blijkt uit het rekenmodel voor de geluidsberekeningen dat zowel de Ponlijn als de rijksweg A28 zijn meegenomen in de berekeningen van de gecumuleerde geluidsbelasting. De Bosweg is niet meegenomen in deze berekeningen, maar de invloed van de Bosweg op de gecumuleerde geluidsbelasting is volgens het deskundigenbericht verwaarloosbaar aangezien de Bosweg ten noorden van de woningen aan de Zandbergenlaan ligt en de noordgevels van deze woningen belast, terwijl de oost- en zuidzijde van de gevels door de Arnhemseweg en Kersenbaan het meest worden belast.

Volgens het deskundigenbericht is bij de akoestische berekeningen niet uitgegaan van stil asfalt in de bocht van de Kersenbaan ter hoogte van de woningen aan de Zandbergenlaan. In het deskundigenbericht staat voorts dat in het akoestisch onderzoek rekening gehouden is met de optrektoeslag voor de kruising Arnhemseweg/Kersenbaan met de Smaragdweg.

[appellanten sub 5] hebben niet aannemelijk gemaakt dat, in weerwil van hetgeen naar aanleiding van hun bezwaren tegen het akoestisch onderzoek, in het deskundigenbericht over dit onderzoek is vermeld, aan dat onderzoek dusdanige gebreken kleven dat de raad zich niet in redelijkheid op basis van de uitkomsten van dit onderzoek op het standpunt heeft kunnen stellen dat ter plaatse van hun woning geen grenswaarden worden overschreden. Het aangevoerde geeft dan ook evenmin aanleiding voor het oordeel dat de raad de door [appellanten sub 5] gewenste geluidschermen niet noodzakelijk heeft kunnen achten.

35. In hetgeen [appellanten sub 5] hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. In het aangevoerde wordt evenmin aanleiding gevonden voor het oordeel dat het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht. Het beroep is ongegrond.

Het beroep van Beweging 3.0

36. Beweging 3.0 betoogt onder meer dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening is gehouden met de omstandigheid dat aan het woon(zorg)complex "Burgemeester van Randwijckhuis", dat is gelegen naast het voorziene tracé van de Kersenbaan, een hogere mate van bescherming toekomt dan aan woningen. Het westelijke deel van de bebouwing werd in het verleden gebruikt voor bewoning door personeel, maar wordt in de huidige situatie gebruikt voor woon-/zorgdoeleinden overeenkomstig de bestemming, aldus Beweging 3.0. Voor verzorgingstehuizen geldt een maximale ontheffingswaarde van 53 dB, terwijl een hogere grenswaarde van 55 dB is vastgesteld, zo voert Beweging 3.0 aan.

36.1. De raad stelt dat teneinde discussie over het gebruik van het gebouw te voorkomen, de aanvankelijk vastgestelde hogere grenswaarde van 55 dB nadien onder meer in die zin is gewijzigd dat ter plaatse een hogere grenswaarde van 53 dB geldt, aldus de raad.

36.2. Voor de gronden van het woonzorgcentrum geldt het bestemmingsplan "Leusderkwartier 2008". Deze gronden hebben de bestemming "Maatschappelijke doeleinden" met de aanduiding "woon(zorg)complex".

Ingevolge artikel 8, eerste lid, van de voorschriften van dat bestemmingsplan is op die gronden onder meer een woon(zorg)complex toegestaan.

36.3. Ingevolge artikel 76, eerste lid, van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) worden, bij de vaststelling van een bestemmingsplan (...) dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, ter zake van de geluidsbelasting, vanwege de weg waarlangs die zone ligt, van de gevel van woningen, van andere geluidsgevoelige gebouwen

en van geluidsgevoelige terreinen binnen die zone de waarden in acht genomen, die ingevolge artikel 82 en 100 als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt.

Ingevolge artikel 82, tweede lid, van de Wgh worden bij algemene maatregel van bestuur waarden vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een weg, van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen, alsmede aan de grens van geluidsgevoelige terreinen binnen een zone.

Ingevolge artikel 85, eerste lid, van de Wgh kunnen voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in artikel 82, tweede lid, hogere dan de krachtens dat lid bepaalde waarden worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarden bij algemene maatregel van bestuur te stellen grenzen niet te boven mogen gaan.

Ingevolge artikel 3.2, eerste lid, aanhef en onder c, van het Besluit geluidhinder (hierna: Bgh), mag een krachtens artikel 85 van de wet vast te stellen hogere waarde dan de in artikel 3.1 genoemde waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een weg, niet hoger worden vastgesteld dan 53 dB voor andere gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1.2.

Ingevolge artikel 1 van de Wgh, voor zover van belang, wordt onder andere geluidsgevoelige gebouwen onder meer verstaan ziekenhuizen en verpleeghuizen en bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen andere gezondheidszorggebouwen.

Ingevolge artikel 1.2, eerste lid, aanhef en onder d, van het Bgh zijn verzorgingstehuizen aangewezen als andere gezondheidszorggebouwen in de zin van artikel 1 van de Wgh.

36.4. Ten tijde van de vaststelling van het plan was voor een deel van de gebouwen van Beweging 3.0 een hogere grenswaarde van 55 dB vastgesteld, terwijl een grenswaarde van 53 dB in acht genomen diende te worden.

37. In hetgeen Beweging 3.0 heeft aangevoerd ziet de Afdeling dan ook aanleiding voor het oordeel dat het plandeel met de bestemming "Verkeer" dat betrekking heeft op de gronden ter hoogte van het Burgemeester Van Randwijckhuis is vastgesteld in strijd met artikel 76 van de Wgh in samenhang met de artikelen 82, tweede lid en 85, eerste lid, van de Wgh en artikel 3.2, eerste lid, aanhef en onder c, van het Bgh.

Het beroep is in zoverre gegrond, zodat het bestreden besluit in zoverre dient te worden vernietigd.

37.1. Het college van burgemeester en wethouders heeft bij besluit van 8 november 2011, kenmerk 3936819, hogere waarden vastgesteld waarbij de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting in artikel 3.2, eerste lid, aanhef en onder c, van het Bgh alsnog in acht is genomen.

De Afdeling ziet hierin aanleiding om te onderzoeken of de rechtsgevolgen van het bestreden besluit, voor zover zij dat zal vernietigen, in stand kunnen worden gelaten.

Geluidsbelasting

38. Beweging 3.0 voert aan dat de toelichting bij het plan onvoldoende inzicht biedt in de uitkomsten van het akoestische onderzoek.

38.1. Ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid, aanhef en onder c, van het Besluit ruimtelijke ordening, voor zover thans van belang, gaat een bestemmingsplan vergezeld van een toelichting, waarin de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) verrichte onderzoek zijn neergelegd.

38.2. In paragraaf 3.3 van de plantoelichting is een beschrijving opgenomen van het aspect geluid in relatie tot het bestemmingsplan, waarbij ook de uitkomsten van het ten behoeve van het bestreden besluit verrichte akoestisch onderzoek zijn vermeld. Het aangevoerde geeft dan ook

geen aanleiding voor het oordeel dat het plan is vastgesteld in strijd met artikel 3.1.6, eerste lid, aanhef en onder c, van het Besluit ruimtelijke ordening.

In reactie op het betoog van Beweging 3.0 dat de gecumuleerde geluidsbelasting onvoldoende inzichtelijk is gemaakt, staat in het deskundigenbericht voorts dat de gecumuleerde geluidsbelastingen in beeld zijn gebracht voor de punten (gevels en hoogten) waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, maar dat niet voor alle (gevels van) geluidsgevoelige objecten de cumulatieve geluidsbelasting inzichtelijk is gemaakt. De raad heeft er op gewezen dat het aanvullend rapport "Kersenbaan te Amersfoort, Analyse aantal geluidsgehinderden" (Gemeente Amersfoort, 17 december 2011) nader inzicht biedt in de cumulatieve geluidsbelasting op andere punten.

39. Over het betoog van Beweging 3.0 dat ten onrechte geen reconstructietoets is uitgevoerd voor de Diamantweg, overweegt de Afdeling dat het een weg met een maximumsnelheid van 30 km/h betreft. Wegen met een maximaal toegestane snelheid van 30 km/h hebben ingevolge artikel 74 van de Wgh geen zone.

Wel dient te worden gezien of vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening sprake is van een aanvaardbare situatie. In dit verband is van belang dat volgens het deskundigenbericht ter plaatse van de serviceflat geen sprake is van een hoge geluidsbelasting vanwege de Diamantweg. De geluidsbelasting is 1 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder, die zou gelden wanneer wel een zone om de weg zou liggen, zodat het slechts om een geringe overschrijding gaat, zo staat in het deskundigenbericht. Beweging 3.0 heeft niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is.

40. Over het betoog van Beweging 3.0 dat als gevolg van de vertraagde aanleg van de Kersenbaan een toename van 0,2 dB zal optreden bij het Burgemeester Van Randwijckhuis met overschrijding van de grenswaarde tot gevolg, heeft de Afdeling onder 19.1 naar aanleiding van het gelijkkluidende bezwaar van [appellant sub 3] en anderen reeds gemotiveerd waarom dit betoog niet kan worden gevolgd.

Beweging 3.0 heeft voor het overige niet aannemelijk gemaakt dat de vertraagde aanleg van de Kersenbaan wat betreft geluidsbelasting leidt tot significant andere onderzoeksresultaten.

41. Over het betoog van Beweging 3.0 dat niet alle geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone zijn onderzocht, vermeldt het deskundigenbericht dat in de praktijk meestal niet voor iedere woning afzonderlijk binnen de zone een berekening wordt uitgevoerd. Dit is volgens het deskundigenbericht in het algemeen ook niet noodzakelijk als uit het onderzoek blijkt dat voor woningen dichtbij de weg de geluidsbelasting al niet meer boven de voorkeursgrenswaarde uitkomt. Het is dan aannemelijk dat de geluidsbelasting voor verder weg gelegen woningen ook zal voldoen, zo staat in het deskundigenbericht. Beweging 3.0 heeft niet aannemelijk gemaakt dat dit in het voorliggende geval anders zou zijn.

42. Beweging 3.0 voert aan dat het aantal te verwachten verkeersbewegingen door vrachtwagens is onderschat, en daarmee ook de geluidsbelasting als gevolg van de Kersenbaan. Als gevolg daarvan moeten meer geluidwerende maatregelen getroffen worden dan de raad aanvaardbaar acht, zo betoogt Beweging 3.0.

42.1. Over de gestelde onderschatting van het aantal vrachtwagens op de Kersenbaan heeft de Afdeling bij de bespreking van het gelijkkluidende bezwaar van [appellant sub 3] en anderen onder 20.2 reeds gemotiveerd waarom de in het deskundigenbericht genoemde omstandigheid dat te verwachten is dat procentueel gezien meer vrachtverkeer op de Kersenbaan zal rijden dan is aangenomen geen aanleiding geeft voor het oordeel dat sprake is van een dusdanig gebrek dat de raad zich bij zijn besluitvorming niet in redelijkheid op de resultaten van het geluidsonderzoek heeft kunnen baseren. Hetgeen Beweging 3.0 heeft aangevoerd geeft geen aanleiding voor een andersluidend oordeel op dit punt. Gelet daarop faalt het betoog van Beweging 3.0 dat vanwege de gestelde onderschatting hogere geluidschermen zijn vereist dan waarvan de raad is uitgegaan.

43. In het deskundigenbericht is het akoestisch onderzoek in zijn algemeenheid positief beoordeeld. Beweging 3.0 heeft met hetgeen zij voor het overige heeft aangevoerd over het

akoestisch onderzoek niet aannemelijk gemaakt dat dit onderzoek dusdanige gebreken of onjuistheden vertoont dat de raad zich niet in redelijkheid op de uitkomsten van dat onderzoek heeft kunnen baseren.

Luchtkwaliteit

44. Beweging 3.0 betoogt dat, mede gezien in het licht van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen), aan het woonzorgcentrum een grotere mate van bescherming toekomt dan aan woningen. Voorts zal de Kersenbaan later worden aangelegd dan waarvan bij het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgegaan, als gevolg waarvan dit onderzoek volgens Beweging 3.0 niet representatief is.

45. De Afdeling overweegt dat het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) geen betrekking heeft op besluiten over, zoals hier, de aanleg of het wijzigen van een weg, maar op besluiten over het bouwen of uitbreiden van gevoelige bestemmingen in de omgeving van een weg. Anders dan Beweging 3.0 betoogt, bestaat in een geval als het onderhavige geen ruimte voor een aanvullende beoordeling van de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit in het kader van de vraag of het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Wat betreft het betoog dat de weg later zal worden aangelegd dan voorzien, is van belang dat, zoals de Afdeling onder 22.2 al heeft overwogen naar aanleiding van het gelijkkluidende bezwaar van [appellant sub 3] en anderen, het toetsen van de luchtkwaliteit in het jaar 2012 terwijl de beoogde weg naar alle waarschijnlijkheid pas later gerealiseerd kan worden volgens het deskundigenbericht om die reden als "worst case"-benadering kan worden beschouwd. Beweging 3.0 heeft niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is.

Verblijfklimaat

46. Beweging 3.0 betoogt dat de aanleg van de Kersenbaan een aantasting vormt van het woon- en leefklimaat in het woonzorgcentrum en de omgeving daarvan. In dat verband vreest zij achteruitgang van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid, parkeermogelijkheden en de kwaliteit van de buitenruimte en mogelijkheden voor bewoners en bezoekers om buiten een korte wandeling te maken. Beweging 3.0 voert tevens aan dat er geen inzicht is in de locatie en effecten van de te plaatsen verlichtingsarmaturen voor de wegverlichting.

46.1. De raad stelt zich op het standpunt dat in het bestemmingsplan geen inrichtingsaspecten worden geregeld, zoals de plaats van de bushalte en de uitwerking van de ontsluiting van het woonzorgcentrum, maar dat daaraan bij de uitwerking van de plannen wel zorg is besteed en dat het ontwerp op dit punt is getoetst aan algemene verkeerskundige uitgangspunten. Volgens hem voldoet het verkeerskundig ontwerp aan de uitgangspunten van een duurzaam veilig wegontwerp. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van de parkeervoorzieningen van het woonzorgcentrum vanaf de Diamantweg veranderen volgens de raad niet wezenlijk ten opzichte van de huidige situatie.

De raad stelt ervoor te hebben gekozen een acceptabele akoestische situatie gecombineerd met de wensen van belanghebbenden, zwaarder te laten wegen dan de meest optimale stedenbouwkundige inpassing van de geluidwerende voorzieningen. Dit neemt volgens de raad niet weg dat bij de inrichting uitdrukkelijk aandacht wordt besteed aan de vormgeving van de geluidwerende voorzieningen en de groene inrichting van het tracé om zo een gevarieerd en aantrekkelijk beeld te krijgen. Bij de herinrichting van het terrein kan de visuele dominantie van het scherm door aanvullende groenbepanting worden afgezwakt, aldus de raad.

46.2. Een deel van de gronden van het woonzorgcentrum die nu in gebruik zijn als groenvoorziening en inrit, ligt in het plangebied en is bestemd voor "Verkeer" en "Groen". Ten behoeve van een deel van de gronden met de bestemming "Verkeer" is de functieaanduiding "geluidsschermbaan" opgenomen. Het door de gemeente aan te kopen deel van het perceel heeft volgens het op dit punt onweersproken deskundigenbericht een oppervlakte van 622 m².

46.3. In het deskundigenbericht staat dat de realisatie van de Kersenbaan met zich brengt dat de inrit van het woonzorgcentrum enige meters verplaatst zal moeten worden en dat een fietspad

moet worden gekruist. Volgens het deskundigenbericht zal bij deze verplaatsing aandacht besteed moeten worden aan de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van het woonzorgcentrum en zal een verkeersveilige ontsluiting gecreëerd moeten worden. De verkeerssituatie op het terrein van het woonzorgcentrum is bij de huidige inrichting niet optimaal, onder meer omdat toeleveranciers naar de achterzijde van het gebouw geleid worden waar slechts weinig ruimte beschikbaar is, zo staat in het deskundigenbericht. Een verplaatsing van de inrit lijkt volgens het deskundigenbericht mogelijk, maar dient wel zorgvuldig ingepast te worden, te meer omdat de bewoners en bezoekers van het woonzorgcentrum dit deel van het terrein ook gebruiken als buitenruimte.

Naast de inrit is het grootste deel van de gronden van het woonzorgcentrum die binnen het plangebied liggen nu in gebruik als groenvoorziening. De hoeveelheid groen op het terrein zal door de realisatie van de Kersenbaan dus verminderen. Op een klein deel van de gronden wordt ook geparkeerd. Uit de beantwoording in de zienswijzennota komt naar voren dat enkele parkeerplaatsen zullen vervallen. De raad stelt zich op het standpunt dat het mogelijk is op het terrein nog een aantal parkeerplaatsen aan te leggen.

De raad heeft voorts erkend dat het voorziene geluidscherm ter hoogte van het perceel van Beweging 3.0 vrij dicht op een gebouw ter plaatse zal komen te staan en dat de situatie daar zal verslechteren ten opzichte van de bestaande situatie, hoewel het desbetreffende gebouw ook nu al dicht tegen de weg aan staat.

46.4. Gelet op hetgeen in het deskundigenbericht is vermeld over de voorziene verplaatsing van de inrit van het woonzorgcentrum acht de Afdeling aannemelijk dat deze verplaatsing mogelijk is zonder dat de buitenruimte van het woonzorgcentrum als gevolg daarvan onevenredig wordt aangetast.

De Afdeling acht voorts aannemelijk dat de hoeveelheid groen op het terrein van het woonzorgcentrum zal afnemen, dat de mogelijkheden voor een korte wandeling als gevolg van de in het plan voorziene ontwikkelingen zullen verminderen en dat de stedenbouwkundige situatie op het perceel van Beweging 3.0 er op achteruit zal gaan als gevolg van realisering het voorziene geluidscherm.

Niettemin geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad bij afweging van alle betrokken belangen niet in redelijkheid meer gewicht kunnen toekennen aan het belang om met de aanleg van de Kersenbaan de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren en de verkeerssituatie op andere plaatsen in Amersfoort-zuid te verbeteren dan aan de belangen van Beweging 3.0 bij het ongewijzigd blijven van de bestaande situatie. Daarbij acht de Afdeling van belang dat het geluidscherm noodzakelijk is om aan de geluidnormen te voldoen.

46.4.1. Overigens heeft de raad ter zitting verklaard dat over de inpassing van het geluidscherm desgewenst overleg zal plaatsvinden met Beweging 3.0, in het kader van de uitvoering van het plan.

Conclusie

47. Gelet op het overwogene onder 37.1 tot en met 46.4 ziet de Afdeling aanleiding om, met toepassing van artikel 8:72, derde lid, van de Awb, de rechtsgevolgen van het bestreden besluit in stand te laten voor zover de Afdeling aanleiding ziet voor vernietiging daarvan.

Proceskosten

48. De raad dient op na te melden wijze te worden veroordeeld in de proceskosten van Beweging 3.0. Ten aanzien van [appellanten sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3] en anderen, [appellant sub 4] en anderen en [appellanten sub 5] bestaat geen aanleiding voor een proceskostenveroordeling.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van Beweging 3.0 gedeeltelijk gegrond;

II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Amersfoort van 15 maart 2011, kenmerk 3706766, voor zover daarbij het plandeel met de bestemming "Verkeer" is vastgesteld dat betrekking heeft op de gronden ter hoogte van het Burgemeester Van Randwijckhuis;

III. bepaalt dat de rechtsgevolgen van dat besluit in stand blijven voor zover dat besluit is vernietigd;

IV. verklaart de beroepen van [appellanten sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3] en anderen, [appellant sub 4] en anderen en [appellanten sub 5] geheel, en het beroep van Beweging 3.0 voor het overige, ongegrond;

V. veroordeelt de raad van de gemeente Amersfoort tot vergoeding van bij Beweging 3.0 in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.523,02 (zegge: vijftienhonderddrieëntwintig euro en twee cent), waarvan € 1.092,50 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

VI. gelast dat de raad van de gemeente Amersfoort aan Beweging 3.0 het door hem voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 302,00 (zegge: driehonderdtwee euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. P.B.M.J. van der Beek-Gillessen, voorzitter, en drs. W.J. Deetman en mr. N.S.J. Koeman, leden, in tegenwoordigheid van mr. W. van Steenbergen, ambtenaar van staat.

w.g. Van der Beek-Gillessen w.g. Van Steenbergen
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 12 december 2012

528.
