

## Uitspraak 201300745/1/R6

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

201300745/1/R6.

Datum uitspraak: 22 juli 2013

AFDELING  
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

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

en

de raad van de gemeente Neder-Betuwe,  
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 20 december 2012 heeft de raad het bestemmingsplan "Verbindingsweg Dodewaard". Tegen dit besluit hebben [appellante sub 1], [appellanten sub 2], [appellanten sub 3], [appellante sub 5] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

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

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

Overwegingen

Algemeen

1. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aangeeft en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling aanvaardt deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden I niet aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het belang van een goede ruimtelijke ordening.
2. Het plan ziet op het mogelijk maken van de verbindingsweg tussen de Matensestraat en de Westendijk, welke westen van de kern van Dodewaard.

Intrekking gronden

3. [appellante sub 4] heeft het betoog dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte gebruik is gemaakt van het Reken- en meetvoorschrift 2006 (hierna: RMV 2006) in plaats van het Reken- en meetvoorschrift 1992 ingetrokken.

Relativiteit

4. Op het plan zijn de bepalingen van afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet (hieraan hierna te worden aangeduid als de Crisiswet) zoals deze luiden ten tijde van belang, van toepassing.

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

4.1. Artikel 3.1, eerste lid, van de Wro bepaalt dat de gemeenteraad voor in een bestemmingsplan gronden bestemmingen vaststelt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening'. Vast staat dat inhoudt dat de gemeenteraad een veel omvattende belangenafweging dient te maken die moet rekening houden met de belangen van de in het plan begrepen gronden en met het oog op die bestemmingen vast stellen van regels omtrent de bestemmingen en de in het plan begrepen gronden.

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

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

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

#### Milieueffectrapportage en coördinatie

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

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

5.2. Vast staat dat voor de ontwikkelingen die het voorliggende plan mogelijk maakt geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld. De verbindingsweg en het mogelijk maken van de verplaatsing van De Beijer betreffen geen afzonderlijke fasen van dezelfde activiteit. De raad heeft zich, gelet op de gewenste samenhang van de kern Dodewaard en de ontsluiting van de nieuwe woongebieden, in redelijkheid op het standpunt

stellen dat de verbindingsweg ook los van de verplaatsing van De Beijer wenselijk is. De verplaatste Beijer was ten tijde van de vaststelling van het plan nog niet zeker. Dat de raad voor de mede verplaatsing van De Beijer naar de Waalwaard, in verband met de door haar gewenste ontlastingsverkeer in de kern van Dodewaard, als voorwaarde heeft gesteld dat de verbindingsweg moet zijn voordat de verplaatsing plaatsvindt, leidt niet tot het oordeel dat de ontwikkelingen één activiteit. Daarnaast hebben de desbetreffende activiteiten geen zodanige samenhang dat ze als één activiteit moeten worden aangemerkt.

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

5.4. Nu het voorliggende plan een plan is als bedoeld in artikel 7.1, tweede lid onder c, van de Wet milieubeheer en artikel 14.12 van de Wet milieubeheer ziet op besluiten als bedoeld in artikel 7.1, tweede lid onder c, van de Wet milieubeheer, is artikel 14.12 van de Wet milieubeheer niet van toepassing op het plan. Reeds het betoog van [appellante sub 4] dat de besluitvorming over De Beijer en de verbindingsweg gereed moeten worden voorbereid.

#### Noodzaak weg

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

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

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

#### Alternatieven

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

7.1. De raad stelt dat het voorziene tracé reeds in de structuurvisie "Kom Dodewaard" uit 1997 was vastgesteld. In een raadsbesluit in 2001 is voor het noordelijke deel gekozen voor de variant waarbij de verbindingsweg aansluit bij de Dodewaardsestraat tussen de A15 en de Matensestraat. Deze variant is voor het deel van de Matensestraat en de Kalkestraat vastgelegd in het bestemmingsplan "Buitengebied Dodewaard" van 12 juli 2001. Deze keuze is gemaakt op grond van verkeerskundige aspecten en is daarnaast ook gebaseerd op landschappelijke, cultuurhistorische en technische aspecten. Tevens is rekening gehouden met de leefbaarheid van de kern van Dodewaard.

woningen in de omgeving, de bestaande kern van Dodewaard en de ontsluiting van de nieuwe wijk Fructus en Kalkenstein. De raad heeft zich daarbij gebaseerd op de studies vastgelegd in het rapport "Uitgangspuntennotitie omleidingsweg" uit 2001 van BRO en in het rapport "Nadere afweging tracé rondweg" van Sonsbeek uit 2001. Het zuidelijke deel is ook opgenomen in de structuurvisies uit 2002 en het plan "Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan" uit 2011. Ten behoeve van het plan heeft de raad de tracéstudie laten uitvoeren door Arcadis, die is vastgelegd in het rapport "Verbindingsweg Dodewaard tracéstudie" van 11 mei 2012 (hierna: de tracéstudie). In de tracéstudie zijn twee varianten van de verbindingsweg onderzocht, één met een aansluiting op de Kalkestraat en één zonder een aansluiting. De eerste variant onderzocht met een beperking van de snelheid op de Waalbandijk tot 30 km per uur. De andere varianten zijn vergeleken met de variant waarin de verbindingsweg niet wordt aangelegd. De conclusie van de tracéstudie is dat de variant met een aansluiting op de Kalkestraat zorgt voor de grootste afname in het centrum. Deze variant is tevens gunstig voor de ontsluiting van de omliggende woningen en nieuwbouw. De raad stelt dat de conclusie van de tracéstudie de afweging en de keuze in de studie bevestigt. Voorafgaand aan de vaststelling van het plan is door Gasunie een vergunning aangevraagd voor het verwijderen van een aanwezige hogedrukgasleiding. Deze gasleiding bracht belemmeringen mee voor de aanleg van de verbindingsweg. Nu deze belemmeringen zijn weggefallen, heeft de raad het tracé enigszins aangepast ten opzichte van de structuurvisie voorziene tracé, zodat de verbindingsweg in het plan is voorzien op een grotere afstand van de woningen aan de Waalbandijk 47, 48 en 49 te Dodewaard. Behoudens het verdwijnen van de aanleg van de hogedrukgasleiding hebben geen ontwikkelingen plaatsgevonden die nu tot een andere afweging van het tracé leiden, aldus de raad.

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

7.2. De raad dient bij de keuze van de bestemming een afweging te maken van alle belangen die bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van alle alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen. Voor het aantasten van de rechtmatigheid van de bestemming door de raad voor de in het plan voorziene verbindingsweg is onvoldoende dat wordt gewezen op andere alternatieve, aanvaardbare oplossingen, maar moet aannemelijk worden gemaakt dat de keuze van de raad redelijk is.

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

#### Uitzicht en verstening buitengebied

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

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

8.2. Zoals onder 4.1 is overwogen staat artikel 1.9 van de Chw, zoals dit luidde ten tijde van de vaststelling van het besluit dat belanghebbenden zich in rechte op de norm van een goede ruimtelijke ordening kunnen beroepen om vernietiging van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan te bewerkstelligen. De norm betrekking of mede betrekking heeft op hun eigen belangen. Nu het plan het mogelijk maakt de weg op de gronden van [appellante sub 1] aan te leggen en zij zich beroept op de beperking in de bestemming van de gronden en de waardedaling van haar percelen als gevolg van deze verstening, bevestigt de raad het oordeel dat de norm die strekt tot het tegengaan van de verstening van het landschap niet kan leiden tot vernietiging van het besluit.

kennelijk niet strekt tot de bescherming van het belang van [appellante sub 1]. Artikel 1.9 van de luidde ten tijde van belang, staat er dus niet aan in de weg dat [appellante sub 1] zich beroept op strekt tot bescherming tegen verstening van het landschap.

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

#### Lichthinder

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

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

9.2. De woning ligt op 90 m van de voorziene rotonde en verbindingsweg. Tussen de woning en c gronden van de boomkwekerij. De beplanting op deze gronden beperkt de lichtinval. Gelet hierop reeds aanwezige T-splitsing en de bestaande planologische mogelijkheid voor de aanleg van de rc verbindingsweg, heeft de raad in redelijkheid kunnen oordelen dat niet een zodanige lichthinder i: dat dit leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon-en leefklimaat bij de woning van [a

#### Geluid

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

10.1. De raad stelt dat de woning [locatie 3] wel is meegenomen in het akoestisch onderzoek. He vermeld in de bijlage bij dit onderzoek. De raad heeft ter zitting toegelicht dat paragraaf 4.2 en 4 akoestisch onderzoek zien op de toegangsweg van de Waalwaard en de aansluiting van de toegar Waalwaard op de Waalbandijk. Deze wegen zijn niet in het plan opgenomen.

10.2. In paragraaf 4.1 van het akoestisch onderzoek zijn de resultaten van het akoestisch onderz nieuwe verbindingsweg weergegeven. Niet in geschil is dat in deze paragraaf wordt verwezen naa in bijlage 2 van het akoestisch rapport, waarin de woning [locatie 3] is opgenomen. In zoverre m van [appellanten sub 3] feitelijke grondslag. Het betoog van [appellanten sub 3] dat hun woning niet in de tabellen in paragraaf 4.2 en 4.3 in het akoestisch onderzoek zijn opgenomen, wat daar niet leiden tot vernietiging van het besluit, omdat dit deel van het akoestisch onderzoek niet ziet betoog van [appellanten sub 3] faalt in zoverre.

#### Zuidelijk deel verbindingsweg, tussen Kalkestraat-Waalbandijk

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

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

11.2. De raad heeft in het kader van het bestemmingsplan Arcadis onderzoek laten verrichten na geluidbelasting van de weg. Voor Waalbandijk 52 en 53 is onderzocht of toepassing van maatreg het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege de desbetreffende wegen op de gevel van de n

appartementen tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting doeltreffend zal zijn. Dit onderzoek het akoestisch onderzoek.

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

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

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

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

Noordelijk deel verbindingsweg, tussen Matensestraat en Kalkestraat

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

12.1. De representatieve snelheid op het noordelijk deel van de verbindingsweg is volgens de raa km per uur vanwege de korte afstand tussen de twee rotondes. Voor de woning van [appellante s rotonde maatgevend. De snelheid op de rotonde is 30 km per uur en dus lager dan 70 km per uu Daarom kan de aftrek van 5 dB worden gehanteerd.

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

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

12.2. Ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder stelt de minister van Volkshuisvesting, Ruir Ordening en Milieubeheer regels op grond waarvan, telkens voor een bepaalde periode, al naar g

geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst verwacht, bij de berekening en meting van de geluidsbelasting van de gevel van woningen op 1 door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De raad heeft, gelet op de representatieve snelheid van 30 km per uur op de rotonde, ter hoogte van [locatie] ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek van 5 dB mogen toepassen. Paragraaf 12.3 bijlage III bij het RMV 2006 geeft de berekening van de optrektoeslag bij toepassing van standaardrekenmethode II. De optrektoeslag is het maximum van de obstakeltoeslag en de kruispunttoeslag. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de berekening van de optrektoeslag bij toepassing van standaardrekenmethode II.

blijkt dat een obstakeltoeslag is toegepast voor de rotonde aan de Matensestraat. Tussen de Matensestraat en de Kalkestraat ligt geen kruispunt, zodat de kruispunttoeslag niet van toepassing is. De obstakeltoeslag is gelijk aan de optrektoeslag. Het betoog van [appellante sub 4] faalt in zoverre.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15.1. Voor de binnenwaarden van de woningen aan de [locatie 4] worden gevelmaatregelen genomen en is aangelegd. De mogelijke gevelmaatregelen zijn onderzocht. Dit onderzoek is vastgelegd in het "Gevelisolatieonderzoek verbindingsweg Dodewaard" van Raadgevend ingenieursbureau Metz BV van 11 september 2012 (hierna: onderzoek gevelisolatie). Uit het onderzoek gevelisolatie blijkt dat de binnenwaarde van de woning van [appellante sub 4] voor twee slaapkamers op de bovenverdieping hoger dan 33 dB is. Het rapport is een maatregelenpakket omschreven waarmee deze overschrijdingen kunnen worden teruggebracht onder de wettelijke norm van 33 dB.



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

#### Trillingshinder

16. [appellante sub 4] betoogt dat in het onderzoek naar trillingen als gevolg van de weg voor ha de [locatie 4] is uitgegaan van een te laag aantal verkeersbewegingen. Gelet op de te ontwikkelde woningbouwlocaties, de verplaatsing van het bedrijf De Beijer en de functie van de weg als verbinding Waalbandijk en de A15 zouden de aantallen volgens haar hoger moeten liggen. Daarnaast is ten u uitgegaan van moderne vrachtwagens en is geen rekening gehouden met de nabij de woning gele aldus [appellante sub 4].

16.1. De raad stelt dat het onderzoek naar de gevolgen van trillingen vanwege de verbindingsweg in het rapport "Prognose trillingsgevolgen bij aanleg nieuwe Verbindingsweg te Dodewaard" van 1 KOAC-NPC (hierna: prognose trillingsgevolgen verbindingsweg). Dit rapport is als bijlage 5 bij de gevoegd. Voorafgaand aan de aanleg zal een opname van de gebouwen plaatsvinden en eventuele schade als gevolg van de verbindingsweg zal worden vergoed. De raad stelt dat de verkeersaant ontleend aan het akoestisch onderzoek. De verkeersaantallen zijn gebaseerd op een model. Daar gerekend met oude of nieuwe vrachtwagens, aldus de raad.

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

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

#### Waterhuishouding

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

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

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

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

#### Verkeersveiligheid

##### Zuidelijk deel verbindingsweg, tussen Kalkestraat-Waalbandijk

18. Het zuidelijk deel van de voorziene verbindingsweg voldoet volgens [appellanten sub 2] niet v afwikkeling van het verwachte verkeer, waaronder 400 vrachtwagens per etmaal. Hierdoor ontsta verkeersonveilige situatie. [appellanten sub 2] betogen dat de weg ter hoogte van hun woning [l onrechte is aangemerkt als een erfontsluitingsweg. Volgens de CROW-normen voldoet de weg nie kenmerken van een erfontsluitingsweg, maar moet deze aangemerkt worden als een gebiedsonts weg is 5,50 m breed en voldoet niet aan de CROW-normen voor een gebiedsontsluitingsweg van niet aan de normen voor een erfontsluitingsweg van 6,70 m, dan wel, als de toeslag van 1 m voo

meegenomen, 7,70 m. De raad heeft niet voldoende gemotiveerd waarom van de CROW-normen afgeweken, aldus [appellanten sub 2].

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

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

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

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

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

19.2. De verplaatsing van De Beijer en de verbinding tussen de Waalbandijk en de Waalwaard maakt onderdeel uit van het plan. De gevolgen van de verplaatsing van De Beijer op de situatie op de Waalwaard kunnen in zoverre niet in deze procedure aan bod komen. Gelet op hetgeen door de raad is aangevoerd, kan de raad zich in redelijkheid op het standpunt stellen dat de verkeerssituatie op de Waalbandijk en het huidige gebruik van de Waalbandijk door vrachtverkeer op de Waalbandijk weg staat aan de doorstroming van verkeer vanaf de verbindingsweg en daarmee aan de uitvoer van het plan.

Noordelijk deel verbindingsweg, tussen Matensestraat -Kalkestraat

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

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

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

#### Verlies aan grond en gebruiksmogelijkheden

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

21.1. De raad stelt dat de verbindingsweg slechts voorzien is op een deel van de percelen B 2396 en B 2397. Deze percelen zijn op 8 april 2003 door kavelruil in eigendom gekomen van [appellante sub 1]. [appellante sub 1] had ten tijde van deze kavelruil op de hoogte kunnen zijn van de plannen voor een verbindingsweg op de percelen B 2396 en B 2397. De verbindingsweg stond in de ruimtelijke structuurvisie van de gemeente Dodewaard uit 2001. Op 12 juli 2001 heeft de raad van de toenmalige gemeente Dodewaard ingestemd met een specifiek plan voor de ligging van de verbindingsweg. Deze variant is vervolgens opgenomen in de structuurvisie van de gemeente Neder-Betuwe uit 2003.

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

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

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

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

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

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

23.1. De gebruiksmogelijkheden binnen de bestemming van de watergang langs het perceel van [appellant sub 5] veranderen niet ten opzichte van het vorige plan. In dat plan was dus ook al een diepere en nauwere watergang mogelijk. De gronden van [appellant sub 5] die nodig zijn voor de weg worden aangekocht tegen

schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding oordeel dat de raad niet in redelijkheid het belang van de aanleg van de weg zwaarder heeft mog het beperkte verlies aan gronden van [appellant sub 5].

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

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

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

Flora- en faunawet

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

25.1. De raad stelt dat hij onderzoek heeft verricht naar de aanwezigheid van vleermuizen. Dit or neergelegd in het rapport "Vleermuizenonderzoek verbindingsweg Dodewaard" van Arcadis van 1 2012 (hierna: het vleermuizenonderzoek). In dit onderzoek staat dat het doorkruisen van de vlieg dorp over de Kalkestraat naar het buitengebied een negatief effect heeft op de vaste rust- en ver vleermuizen. Het negatieve effect kan voorkomen worden door rekening te houden met de verlicht een hop-over te realiseren. De maatregelen zijn uitgewerkt in het "Mitigatieplan verbindingsweg I Arcadis van 26 april 2013 (hierna: het mitigatieplan). Tijdens de aanleg van de verbindingsweg m mitigatieplan worden geïmplementeerd. De gunstige staat van instandhouding van de waargenor vleermuissoorten wordt hiermee gewaarborgd, aldus de raad.

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

Uitvoerbaarheid

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

26.1. Zoals onder 19.2 is overwogen is niet aannemelijk gemaakt dat door de aanleg van de weg en bruikbaarheid van de gronden van [appellante sub 1] zodanig afnemen dat geen rendabele be meer resteert. De kosten voor de grondverwerving zijn op basis van volledige schadeloosstelling c onteigeningswet getaxeerd. Een deel van de gronden is reeds verworven. Provinciale staten van c hebben op 30 mei 2012 besloten 6,2 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de aanleg van de v Een bedrag van 1,2 miljoen euro, bestemd voor de grondverwerving en de plankosten, is direct b gesteld. Op 12 december 2012 is een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Neder-B

provincie Gelderland gesloten, waarin onder andere de afspraken over de financiering zijn opgenomen. Noodzakelijke middelen voor de grondverwerving zijn beschikbaar zodat de economische uitvoerbaarheid aangetoond, aldus de raad. Ook als de komst van De Beijer niet doorgaat is de financiering gewaarborgd, aldus de raad.

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

#### Conclusie

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

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

#### Proceskosten

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

#### Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

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

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

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

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

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

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

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

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

Uitgesproken in het openbaar op 22 juli 2013

375-725.

