



## Uitspraak 201400906/1/R6

Datum van uitspraak: woensdag 23 juli 2014

Tegen: provinciale staten van Gelderland

Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig

Rechtsgebied: Ruimtelijke-orderingskamer - Inpassingsplan

201400906/1/R6.

Datum uitspraak: 23 juli 2014

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Landgoed Beekzicht B.V., gevestigd te Voorst,
2. [appellant sub 2], wonend te Voorst,
3. [appellanten sub 3], beiden wonend te Voorst,
4. [appellant sub 4], wonend te Voorst,
5. [appellanten sub 5], beiden wonend te Voorst,
6. [appellant sub 6 A] en [appellante sub 6 B] (hierna: [appellant sub 6]), beiden wonend te Voorst,
7. [appellant sub 7], wonend te Voorst,
8. de stichting Stichting Voorster Dorp en Buitengebied Autoluw, (hierna: de Stichting), gevestigd te Voorst,
9. [appellanten sub 9], beiden wonend te Voorst,

en

provinciale staten van Gelderland,  
verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 11 december 2013 hebben provinciale staten het inpassingsplan "N345 rondweg Voorst" gewijzigd vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben Landgoed Beekzicht, [appellant sub 2], [appellanten sub 3], [appellant sub 4], [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] beroep ingesteld.

Provinciale staten hebben een verweerschrift ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 15 mei 2014, waar Landgoed Beekzicht, vertegenwoordigd door W.H.J. de Beaufort, [appellant sub 2], bijgestaan door mr. A. Ocelikova, advocaat te Groningen, [appellant sub 4], [appellanten sub 5], bijgestaan door mr. B. van Eijk, advocaat te Woerden, [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting, en [appellanten sub 9], allen vertegenwoordigd door mr. B. van Eijk, advocaat te Woerden, en provinciale staten, vertegenwoordigd door mr. T.N. Sanders en mr. J.A.M. van der Velden, beiden advocaat te Breda, en ir. I.R.P. van Es, ir. R.L.M. Westerhof en R. Hendricksen, allen werkzaam bij de provincie, zijn verschenen.

Overwegingen

Toetsingskader

1. Bij de vaststelling van een inpassingsplan hebben provinciale staten beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die zij uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig achten. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben 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 recht.

#### Het inpassingsplan

2. Het inpassingsplan biedt een juridisch-planologisch kader voor de realisatie van een westelijke rondweg om Voorst. Het plangebied omvat daarnaast de gronden die benodigd zijn voor de natuurmitigatie en de EHS compensatie.

#### Intrekken beroepsgrond

3. [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] hebben ter zitting hun beroepsgrond ten aanzien van de beoordeling van de effecten van de (westelijke) windrichting ingetrokken.

#### Regionale oplossing

4. [appellant sub 4], [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] betogen dat provinciale staten ten onrechte en op basis van onjuiste uitgangspunten hebben gekozen voor een lokale oplossing in de vorm van een rondweg om Voorst, in plaats van een regionale oplossing voor de bestaande verkeersveiligheids- en leefbaarheidproblematiek in Voorst en de omgeving. [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] voeren aan dat dit in strijd is met provinciaal en rijksbeleid, welke een integrale oplossing op regionaal niveau voorschrijven, en het inpassingsplan daarmee in strijd met artikel 2.2 en artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: de Wro) is vastgesteld. Volgens hen hebben provinciale staten in strijd met gedane toezeggingen onvoldoende onderzoek gedaan naar een regionale oplossing. [appellant sub 4], [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] wijzen in dit verband op een regionaal alternatief van de rondweg ten oosten van het Apeldoorns Kanaal en het hieraan ten grondslag liggende rapport "Verkeerscorridor Apeldoorn-Dieren, een door de gehele regio breed gedragen oplossing". Bovendien heeft een lokale oplossing volgens hen geen draagvlak, mede doordat provinciale staten onvoldoende gelegenheid tot inspraak hebben gegeven.

4.1. Provinciale staten stellen dat diverse regionale oplossingen zijn onderzocht en gemotiveerd zijn afgefallen. Volgens provinciale staten is als uitgangspunt gehanteerd de bestaande infrastructuur beter te benutten, nu dit versnippering van natuur en landschap voorkomt en de aanleg van nieuwe infrastructuur slechts als sluitstuk geldt. Dit is ook een van de redenen waarom een regionale oplossing in de vorm van meer nieuwe infrastructuur met een groter ruimtebeslag is afgefallen. Een andere reden daarvoor is dat een dergelijke regionale oplossing voor een extra (parallele) verbinding zorgt, waardoor de bestaande problematiek in de kern van Voorst onvoldoende wordt opgelost, aldus provinciale staten. Provinciale staten verwijzen in dit verband naar de tracékeuzenotitie van 21 februari 2012.

4.2. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting komt het volgende naar voren over de keuze van provinciale staten voor een rondweg om Voorst. De kern Voorst kampt al jaren met een verkeersveiligheids- en leefbaarheidsprobleem als gevolg van de drukke provinciale weg N345 (Rijksstraatweg). De N345 vervult een belangrijke functie voor het doorgaande verkeer in de regio Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen) en doorsnijdt in de huidige situatie de dorpskern van Voorst. Gezien de verwachte toename van de verkeersintensiteiten in 2020 en de als gevolg daarvan toenemende problemen in de kern van Voorst, is door provinciale staten gezocht naar een oplossing. Provinciale staten hadden daarbij de volgende doelstellingen voor ogen:

- Het verbeteren van de leefbaarheid in de kern van Voorst door:
- het verminderen van de barrièrewerking en het verbeteren van de oversteekbaarheid van de N345 in Voorst;

- het oplossen van geluidknelpunten (woningen met een geluidbelasting hoger dan 63 dB);
- het verminderen van het aantal woningen met een geluidbelasting boven de 48 dB (voorkeursgrenswaarde).
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid in Voorst.
- Het waarborgen van de verkeersafwikkeling op de N345.

4.3. Eenzelfde probleem als in Voorst speelt ook in meer of mindere mate voor de andere kernen in de regio Stedendriehoek. Om een beeld te krijgen van welke oplossingen mogelijk zijn om deze problematiek het hoofd te bieden, heeft de provincie Gelderland in 2007 in samenwerking met de betrokken gemeenten het onderzoek "Verkenning Onderliggend Wegennet Stedendriehoek" uitgevoerd naar de verkeerskundige samenhang tussen de verschillende knelpunten in de regio. Daarbij is onderzocht of er oplossingen denkbaar waren die meerdere knelpunten tegelijk kunnen omvatten. De conclusie uit dit onderzoek was dat de knelpunten verkeerskundig nauwelijks een samenhang met elkaar hebben, zodat een alomvattende oplossing niet mogelijk is. De aanbeveling was daarom om per knelpunt te bezien welke oplossing het meest geschikt is.

Vervolgens zijn er in het kader van het Coalitieakkoord 2007 - 2011 een vijftal préverkenningen uitgevoerd naar het nut en de noodzaak van mogelijke oplossingen, waarbij de corridor N345 Zutphen - Apeldoorn als prioritair is aangemerkt, met name vanwege de knelpunten in de kernen Voorst en De Hoven in Zutphen. Naar aanleiding van de conclusies in de in 2009 uitgevoerde préverkenning N345 Voorst - de Hoven/Zutphen werd het onderzoek naar de problematiek in Voorst en mogelijke oplossingsrichtingen hiervoor voortgezet in de Verkenning N345 Voorst van 2010 (hierna: de Verkenning). Hierin zijn in twee fasen een groot aantal oplossingsrichtingen op hun effecten onderzocht, zowel oplossingsrichtingen op regionaal als op lokaal niveau.

Fase één van de Verkenning heeft zich gericht op een brede verkenning en afweging van mogelijke oplossingsrichtingen, waarbij omwonenden, belanghebbenden en belangstellenden de gelegenheid is geboden om alternatieven aan te dragen. Deze oplossingsrichtingen zijn beoordeeld op effectiviteit ten aanzien van de hiervoor genoemde doelstellingen van provinciale staten door het meten van de procentuele afname van verkeer in de kern, de effecten op natuur te bezien en de aantallen te amoveren woningen en investeringskosten te onderzoeken. Op basis van de beoordeling van deze punten zijn de regionale alternatieven, gezien de negatieve effecten, de beperkte effectiviteit en de hoge investeringen hiervan, afgefallen. Fase één heeft geleid tot een selectie van een vijftal oplossingsrichtingen, die het meest aan voornoemde doelstellingen beantwoorden. Fase twee van de Verkenning heeft zich gericht op een nadere beoordeling van de effectiviteit van deze vijf oplossingsrichtingen en de effecten hiervan op de omgeving. Een westelijke of oostelijke rondweg om Voorst bleek volgens de Verkenning de problematiek op te lossen, met (aanzienlijk) minder negatieve effecten dan andere alternatieven, vooral op de natuur en het landschap.

De resultaten van de Verkenning zijn ter advisering aan de Commissie voor de milieueffectrapportage voorgelegd. De Commissie kwam in februari 2011 tot de conclusie dat het afvallen van de onderzochte oplossingsrichtingen, waaronder de regionale oplossingen, zorgvuldig was onderbouwd.

4.4. Provinciale staten dienen een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het inpassingsplan. Daarbij hebben provinciale staten beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in deze afweging te worden meegenomen.

Gelet op het hiervoor weergegevene hebben provinciale staten in het kader van het vinden van een oplossing voor het verkeersveiligheids- en leefbaarheidsprobleem in de kern van Voorst verschillende mogelijkheden verkend. Daarbij zijn ook regionale oplossingen waaronder, zoals ter zitting door provinciale staten toegelicht, die vergelijkbaar zijn met de door [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] aangedragen oplossing in de vorm van een verkeerscorridor Apeldoorn-Dieren, in ogenschouw genomen. Provinciale staten hebben op grond van de Verkenning niet gekozen voor een regionale oplossing vanwege de negatieve effecten hiervan op de natuur en het landschap en de beperkte effectiviteit ten aanzien van het oplossen van voornoemde problematiek in de kern van Voorst. Niet aannemelijk is gemaakt dat de resultaten van de Verkenning onjuist zijn. De Afdeling overweegt voorts dat de door [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] geciteerde passages uit diverse provinciale beleidsdocumenten ertoe strekken verkeersknelpunten in samenhang te

bezien en regionale oplossingen hiervoor te onderzoeken, hetgeen gelet op het voorgaande is gedaan door provinciale staten. Provinciale staten hebben daarbij de genoemde nadelen van regionale alternatieven mogen betrekken bij hun belangenafweging.

Gelet op het voorgaande geeft het aangevoerde de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten niet in redelijkheid hebben kunnen komen tot het laten afvallen van een regionale oplossing voor de problematiek in de kern van Voorst.

De betogen falen.

Oostelijke rondweg

5. [appellant sub 4], [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] betogen dat provinciale staten ten onrechte hebben gekozen voor de westelijke variant van de rondweg om Voorst in plaats van de oostelijke variant hiervan. Volgens [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] bestaat geen draagvlak voor de westelijke variant van de rondweg, mede doordat provinciale staten onvoldoende gelegenheid tot inspraak hebben gegeven. Zij voeren aan dat provinciale staten hun zienswijze op dit punt niet dan wel onvoldoende hebben weerlegd.

Zij wijzen in het bijzonder op de negatieve impact van de westelijke variant ten opzichte van de oostelijke variant op de bestaande landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarden ter plaatse. [appellant sub 4], [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] betogen dat de oostelijke variant de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit beter waarborgt en minder woningen aan een hogere geluidbelasting bloot worden gesteld. [appellant sub 4] wijst in verband met de luchtkwaliteit op de windrichting en voert tot slot aan dat de oostelijke variant beduidend goedkoper is dan de westelijke variant van de rondweg.

5.1. Provinciale staten verwijzen naar het milieueffectrapport (MER) N345 Rondweg Voorst van oktober 2011 (hierna: het MER) waarin de effecten van beide alternatieven ruimschoots zijn beschreven, waarna gemotiveerd is gekozen voor de westelijke variant. Volgens provinciale staten zijn alle onderzoeken overeenkomstig de wettelijke reken- en meetvoorschriften uitgevoerd waarin de meteorologische omstandigheden zijn verdisconteerd.

5.2. Er is voldaan aan de wettelijke vereisten ter zake van de kennisgeving en de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan. Het bieden van inspraak maakt geen deel uit van de in de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening geregelde planprocedure. Het schenden van een inspraakverplichting heeft daarom geen gevolgen voor de rechtmatigheid van de planprocedure en het inpassingsplan.

Overigens staat in de plantoelichting dat meerdere informatiebijeenkomsten voor inwoners van Voorst hebben plaatsgevonden. Daarbij zijn onder meer de westelijke en de oostelijke variant van de rondweg om Voorst besproken. In de Zienswijzennota Provinciaal Inpassingsplan N345 Rondweg Voorst is voorts ingegaan op de ingediende zienswijzen. Hieruit is derhalve op te maken wat de afwegingen van provinciale staten zijn geweest ten aanzien van deze zienswijzen.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat door provinciale staten onvoldoende is ingegaan op de door hen aangedragen bezwaren.

De betogen falen.

5.3. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting komt het volgende naar voren over de keuze van provinciale staten voor de westelijke rondweg om Voorst. De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseerde in voornoemd advies van februari 2011 om nader inzicht te verkrijgen in de effecten van een oostelijke dan wel een westelijke rondweg om Voorst, omdat de verschillen hiertussen gering werd geacht. Op basis hiervan hebben provinciale staten op 16 februari 2011 besloten een milieueffectrapport te laten opstellen, waarin een westelijke en een oostelijke rondweg om Voorst worden onderzocht.

Uit het MER volgen - kort samengevat - de volgende conclusies. In brede zin kan worden geconcludeerd dat beide rondwegen bijdragen aan het oplossen van de problematiek ten aanzien van verkeersveiligheid, barrièrewerking en geluidoverlast. De oostelijke rondweg onderscheidt zich van de westelijke rondweg door een licht positiever effect betreffende verkeer en vervoer. Het omgekeerde geldt voor de westelijke rondweg betreffende geluid en trillingen. Voorts kan worden geconcludeerd dat beide rondwegen de natuur aantasten en beide rondwegen leiden tot aantasting van het landschap, cultuurhistorie en archeologie. De oostelijke rondweg onderscheidt zich in dit kader van de westelijke rondweg door grotere negatieve effecten, met uitzondering van het deelaspect archeologie.

Op basis van het voorgaande is gekozen voor het uitwerken van de westelijke rondweg om Voorst in een inpassingsplan. Daarbij is gewicht toegekend aan de grotere aantasting van het (historische) landschap als gevolg van de oostelijke rondweg. De westelijke rondweg spaart het waardevolle landschap ten oosten van Voorst en biedt meer mogelijkheden om de rondweg goed in te passen. Dit sluit ook aan bij de Dorpsvisie Voorst waarin de waarde van de Voorsterklei ten oosten van de kern wordt benadrukt en uitbreiding van Voorst slechts in westelijke richting wordt voorzien. Tot slot is betrokken dat de westelijke rondweg, hoewel de te verwachten kosten hiervan hoger liggen dan die van de oostelijke rondweg, past binnen het in 2010 gereserveerde budget voor de rondweg van 27 miljoen euro.

5.4. Provinciale staten dienen bij de keuze voor een westelijke dan wel een oostelijke rondweg om Voorst een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het inpassingsplan. Daarbij hebben provinciale staten beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van voornoemde varianten van een rondweg dienen in deze afweging te worden meegenomen.

Gezien de conclusies van het MER kunnen de verschillen tussen een westelijke en oostelijke rondweg om Voorst gering worden geacht. [appellant sub 4], [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] hebben niet aannemelijk gemaakt dat het MER zodanige gebreken dan wel leemten in kennis vertoont dat provinciale staten zich hierop niet hebben kunnen baseren bij het nemen van het bestreden besluit. De door hen aangedragen bezwaren ten aanzien van de landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarden, de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit, de geluidbelasting en de kosten van een rondweg zijn, gezien het voorgaande, door provinciale staten gezien en betrokken bij de vaststelling van het inpassingsplan. Provinciale staten hebben daarbij in redelijkheid gewicht kunnen toekennen aan de landschappelijke waarden ten oosten van Voorst en de mogelijkheden om de rondweg goed in te passen ten westen van Voorst.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten niet in redelijkheid hebben kunnen kiezen voor de westelijke variant van de rondweg om Voorst.

De betogen falen.

Aanleg volledige parallelweg

6. [appellanten sub 3], [appellant sub 4], [appellanten sub 5], [appellant sub 6], de Stichting en [appellanten sub 9] kunnen zich niet verenigen met het inpassingsplan voor zover dat voorziet in een volledige parallelweg langs de westelijke rondweg. Zij betogen dat de parallelweg negatieve effecten in de vorm van geluidoverlast en trillinghinder met zich brengt en voorts onnodig is gezien de aanwezige alternatieve routes voor het landbouwverkeer. [appellanten sub 5], [appellant sub 6], de Stichting en [appellanten sub 9] wijzen daarbij op het alternatief om de parallelweg af te laten buigen ten noorden van het bosje waarin het voortplantingsgebied van de kamsalamander zich bevindt.

In het bijzonder [appellanten sub 3] en [appellanten sub 9] vrezen als gevolg van de parallelweg geluidoverlast en trillinghinder ter plaatse van hun woningen aan onderscheidenlijk de [locatie 1] en [locatie 2] te Voorst. [appellanten sub 3] betogen dat ten aanzien van alternatieven voor de parallelweg onvoldoende gelegenheid tot inspraak is geboden. [appellanten sub 9] wijzen op het sluipverkeer over de Enkweg na realisering van de rondweg en vrezen voorts zichthinder.

[appellant sub 4] betoogt dat de parallelweg niet is meegenomen in het MER en dat dit gezien de geluidoverlast als gevolg van landbouwverkeer wel had gemoeten. Voorts zet hij, mede gezien mogelijk sluipverkeer over de parallelweg, vraagtekens bij de verkeersveiligheid op de parallelweg.

6.1. Provinciale staten verwijzen naar de Robuustheidsanalyse voorkeustracé N345 Rondweg Voorst van 8 oktober 2013 (hierna: de Robuustheidsanalyse), waarin is ingegaan op de effecten van de voorziene parallelweg. Provinciale staten stellen dat wat betreft geluidoverlast en trillinghinder geen significant verschil bestaat ter plaatse van de woning van [appellanten sub 3] en zij door het inpassingsplan dan ook niet onevenredig in hun belangen worden geschaad. Provinciale staten stellen dat [appellanten sub 9] op zodanige afstand van de rondweg wonen dat van aanzienlijke zichthinder en geluidoverlast geen sprake is. Voorts liggen de geluidwallen grotendeels achter de bestaande bebouwing, aldus provinciale staten.

6.2. Vast staat dat provinciale staten het inpassingsplan ten opzichte van het ontwerpinpassingsplan gewijzigd hebben vastgesteld in die zin dat een parallelweg is opgenomen langs het volledige tracé van de westelijke rondweg en dat deze parallelweg dan ook niet is gezien in het MER. Daarom hebben provinciale staten in de Robuustheidsanalyse laten onderzoeken of het realiseren van een parallelweg gevolgen heeft voor de conclusies in het MER.

In de Robuustheidsanalyse staat dat het afwikkelen van het landbouwverkeer via gebiedsontsluitingswegen zoals de N345 buiten de bebouwde kom niet wenselijk is vanwege het verschil in snelheid en massa en voorts in strijd is met de ontwerprichtlijnen voor duurzaam veilig vormgegeven gebiedsontsluitingswegen, gezien de verkeersveiligheid en doorstroming. Het provinciaal beleid stelt daarom dat het landbouwverkeer via bestaande alternatieve routes moet worden geleid, waarbij het landbouwverkeer op een veilige manier over die routes kan worden afgewikkeld. In de onderhavige situatie is de Rijksstraatweg door Voorst de aangewezen alternatieve route voor het landbouwverkeer. Echter, landbouwverkeer binnen de bebouwde kom van Voorst heeft een negatieve invloed op verkeersveiligheid en leefbaarheid in het dorp. Het realiseren van een volledige parallelweg langs de rondweg neemt volgens de Robuustheidsanalyse zowel de negatieve consequenties van landbouwverkeer op de rondweg als de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsrisico's in de kern van Voorst weg.

De geheel doorgetrokken parallelweg heeft dan ook als doel het landbouwverkeer aan de Rijksstraatweg in Voorst te onttrekken. De eventuele geluidhinder en trillinghinder vanwege landbouwvoertuigen wordt hiermee grotendeels verplaatst van de dorpskern van Voorst naar de aanwonenden van de parallelweg. Het aantal potentieel gehinderden ligt langs de parallelweg aanzienlijk lager dan langs de Rijksstraatweg in de kern Voorst. De parallelweg heeft volgens de Robuustheidsanalyse derhalve een positieve invloed op het aantal gehinderden, waardoor het realiseren van de parallelweg per saldo leidt tot een vermindering van de ondervonden trillinghinder.

In de Robuustheidsanalyse wordt voorts tot de conclusie gekomen dat de bijdrage van het auto- en vrachtverkeer op de westelijke rondweg de belangrijkste bron van geluidhinder vormt en de parallelweg slechts tot een beperkte en niet onderscheidende verandering in de ondervonden geluidhinder zal leiden. In de Robuustheidsanalyse wordt tot slot geconcludeerd dat de voorziene parallelweg niet leidt tot een andere beoordeling van de milieueffecten en het MER kan dienen als grondslag voor het inpassingsplan.

6.3. [appellanten sub 3], [appellant sub 4], [appellanten sub 5], [appellant sub 6], de Stichting en [appellanten sub 9] hebben niet aannemelijk gemaakt dat de Robuustheidsanalyse zodanige gebreken dan wel leemten in kennis bevat dat provinciale staten zich hierop niet in redelijkheid konden baseren. Gelet hierop en nu uit de Robuustheidsanalyse blijkt dat de aanleg van de parallelweg in milieueffecten nauwelijks verschil maakt naast de rondweg hebben provinciale staten kunnen volstaan met het MER dat ten grondslag is gelegd aan het bestreden besluit.

6.4. Over het betoog van [appellant sub 4] ten aanzien van de verkeersveiligheid op de parallelweg overweegt de Afdeling als volgt. In de Robuustheidsanalyse staat dat de parallelweg overeenkomstig de ontwerprichtlijnen Duurzaam Veilig wordt ingericht en een verkeerssnelheid van 60 km/uur zal gaan gelden. Een potentieel conflict tussen landbouwverkeer en langzaam verkeer wordt met het realiseren van de parallelweg juist weggenomen gezien het doel hiervan, aldus de Robuustheidsanalyse.

Uit de Robuustheidsanalyse blijkt voorts dat de verkeersintensiteiten op de parallelweg laag zijn. Gelet hierop en nu de parallelweg beoogt het landbouwverkeer met een verkeerssnelheid van maximaal 60 km/uur te verwerken, heeft [appellant sub 4] niet aannemelijk gemaakt dat als gevolg van sluipverkeer desalniettemin dient te worden gevreesd voor een zodanig hoge verkeersintensiteit op de parallelweg dat provinciale staten

niet van de in de Robuustheidsanalyse genoemde verkeersintensiteit hebben kunnen uitgaan. Gelet op het voorgaande heeft [appellant sub 4] dan ook niet aannemelijk gemaakt dat provinciale staten in verband met de verkeersveiligheid niet heeft kunnen komen tot het opnemen van de parallelweg.

6.5. De afstand van de in het plan voorziene rondweg tot aan de woning van [appellanten sub 9] bedraagt ongeveer 335 m. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van voornoemde woningen ruim onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB ligt. Voor zover [appellanten sub 9] vrezen voor sluipverkeer over de Enkweg overweegt de Afdeling als volgt. Provinciale staten hebben ter zitting uiteengezet dat gezien de route die het sluipverkeer in dat geval aflegt de kans klein wordt geacht, mede gezien de ten behoeve hiervan gemaakte berekeningen, dat het verkeer een route over de Enkweg boven de rondweg dan wel de parallelweg zal kiezen. Gelet hierop ziet de Afdeling in hetgeen [appellanten sub 9] hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat desalniettemin dient te worden gevreesd voor grote hoeveelheden sluipverkeer ter plaatse van de Enkweg.

De afstand van de in het plan voorziene rondweg tot aan de woning van [appellanten sub 3] bedraagt ongeveer 35 m. Blijkens de Zienswijzennota is de parallelweg naar aanleiding van de zienswijze van [appellanten sub 3] verder van hun woning af komen te liggen. Voorts blijkt uit de stukken dat de geluidbelasting op hun woning onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft.

Gelet op het voorgaande en in aanmerking genomen dat geen recht op een blijvend vrij uitzicht bestaat, ziet de Afdeling in hetgeen [appellanten sub 9] en [appellanten sub 3] hebben aangevoerd geen aanknopingspunten voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het inpassingsplan in zoverre niet zal leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van hun woon- en leefklimaat.

6.6. Gelet op het voorgaande hebben provinciale staten naar het oordeel van de Afdeling de mogelijke effecten als gevolg van het realiseren van de parallelweg in voldoende mate onderzocht.

Ten aanzien van het alternatief van appellanten om de parallelweg af te laten buigen naar het desbetreffende deel van de Bolkhofsweg, overweegt de Afdeling dat provinciale staten in redelijkheid hebben kunnen komen tot de in het plan voorziene aansluiting van de parallelweg op de Bolkhofsweg, nu daarmee het voortplantingsgebied van de kamsalamander zo veel mogelijk wordt ontzien en een tweetal woningen aan de Enkweg behouden kan blijven. Voor zover appellanten hebben gewezen op een alternatieve route voor het landbouwverkeer, namelijk de rondweg, komt het standpunt van provinciale staten zoals ter zitting toegelicht dat het landbouwverkeer gezien de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer geen gebruik kan maken van de rondweg, de Afdeling juist voor.

Provinciale staten hebben op basis van de uitkomsten van de Robuustheidsanalyse en gezien het voorgaande in redelijkheid een groter gewicht kunnen toekennen aan het weren van landbouwverkeer uit de kern van Voorst, dan aan het belang dat appellanten hebben bij het niet realiseren van de parallelweg.

De betogen falen.

Afwijking zuidwestelijke richting

7. [appellanten sub 5], [appellant sub 6], de Stichting en [appellanten sub 9] betogen dat provinciale staten ten onrechte hebben besloten tot afwijking van het tracé van de westelijke rondweg in zuidwestelijke richting. Volgens hen hebben provinciale staten niet inzichtelijk gemaakt waarom het perceel dat met deze afwijking wordt behouden zwaarder weegt dan de belangen van appellanten. Voorts is volgens hen geen onderzoek gedaan naar de gevolgen van de afwijking voor de geluidbelasting en archeologische waarden ter plaatse.

[appellanten sub 5] betogen dat zij als gevolg van het inpassingsplan aanzienlijke zichthinder en geluidoverlast ter plaatse van hun woning aan de [locatie 3] te Voorst zullen gaan ondervinden. Zij wijzen in dit verband op de hoogteligging van de rondweg, de te realiseren geluidwering en de maximum verkeerssnelheid van 80 km/uur voor de rondweg. [appellanten sub 5] betogen tot slot dat provinciale staten onvoldoende zijn ingegaan op de door hen aangedragen voorstellen om de geluidwal ten zuiden van de rondweg door te trekken tot bijna aan de Kruisweg om deze vervolgens geleidelijk af te laten lopen en om de rondweg verdiept aan te leggen.

7.1. Provinciale staten verwijzen naar het akoestisch onderzoek van 21 oktober 2013 waarin rekening is gehouden met de door appellanten bedoelde afwijking.

Provinciale staten stellen dat de rondweg zo goed mogelijk in het landschap wordt ingepast en voorts uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de woning van [appellanten sub 5] ruimschoots onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde blijft. Provinciale staten stellen dat ten zuiden van de rondweg geen geluidwal is voorzien, maar ter hoogte van de Kruisweg een laag walletje met gedeeltelijke beplanting wordt gerealiseerd.

7.2. Vast staat dat provinciale staten het inpassingsplan ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan gewijzigd hebben vastgesteld in die zin dat de bocht in het zuidwestelijke deel van het tracé ter hoogte van de Kruisweg is verruimd.

In de Robuustheidsanalyse zijn de gevolgen van de effecten van het verruimen van het desbetreffende deel van het tracé onderzocht. Door de verruiming van de boogstraal aan de zuidwest kant van het tracé komt de geluidcontour volgens de Robuustheidsanalyse iets dichterbij de woningen aan de Hezeweg en de Kruisweg/Blokhofsweg te liggen. Bij deze woningen wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB echter niet overschreden.

In de Robuustheidsanalyse wordt voorts ten aanzien van het aspect archeologie geconcludeerd dat doordat het ruimtegebruik van de westelijke rondweg in deze vorm groter is, ook de kans op de aanwezigheid van archeologische waarden in het plangebied toeneemt. De impact van de westelijke rondweg zelf op het doorsnijden van terreinen met archeologische waarden is echter volgens de Robuustheidsanalyse vele malen groter, zodat de wijziging van het tracé op dit punt weinig invloed heeft.

7.3. Gelet op het voorgaande zijn de gevolgen van de afwijking in zuidwestelijke richting van de rondweg op de geluidbelasting en archeologische waarden, anders dan appellanten betogen, door provinciale staten betrokken bij het vaststellen van het inpassingsplan. Provinciale staten hebben daarbij voorts betrokken, zoals ter zitting uiteengezet, dat het tracé van de westelijke rondweg zoals opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan het perceel van de aldaar gevestigde kweker met kapitaalintensieve teelt doorsnijdt en dat deze kweker zijn bedrijfsvoering in dat geval niet kan voortzetten. Gezien de beperkte benodigde uitbuiging van het tracé om dit te voorkomen en de minimale gevolgen hiervan voor de geluidbelasting hebben provinciale staten voor deze wijziging van het tracé gekozen.

Het voorgaande komt de Afdeling niet onredelijk voor. De Afdeling neemt hiertoe in aanmerking dat provinciale staten gezien het vorenoverwogene inzichtelijk hebben gemaakt welke belangen en aspecten zijn betrokken bij de afwijking van het tracé in zuidwestelijke richting en daarbij in redelijkheid gewicht hebben kunnen toekennen aan de voortzetting van de bedrijfsvoering van de aldaar gevestigde kweker.

7.4. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellanten sub 5] als gevolg van de desbetreffende afwijking van het tracé met 1dB toeneemt, maar onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft. De afstand tussen de woning van [appellanten sub 5] en de westelijke rondweg bedraagt daarnaast ongeveer 130 m. Gelet op het voorgaande en in aanmerking genomen dat geen recht op een vrij blijvend uitzicht bestaat, ziet de Afdeling in hetgeen [appellanten sub 5] hebben aangevoerd geen aanknopingspunten voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het inpassingsplan niet zal leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van hun woon- en leefklimaat.

Over het betoog van [appellanten sub 5] dat provinciale staten onvoldoende zijn ingegaan op de door hen aangedragen voorstellen voor de geluidwal, overweegt de Afdeling dat in de Zienswijzennota door provinciale staten hierop is ingegaan en [appellanten sub 5] niet aannemelijk hebben gemaakt dat de weerlegging van hun zienswijze hierin onjuist zou zijn.

7.5. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten niet in redelijkheid hebben kunnen komen tot een afwijking van het tracé in zuidwestelijke richting.

De betogen falen.



## Molenbiotoop

8. [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] betogen dat het inpassingsplan in strijd is met de Ruimtelijke Verordening Gelderland (hierna: de Verordening), omdat de rondweg de molenbiotoop van molen De Zwaan doorkruist. Volgens hen hebben provinciale staten geen rekening gehouden met de windvang van de molen en is voorts de vereiste molendeskundige niet geraadpleegd.

8.1. Ingevolge artikel 1.9 van de Crisis- en herstelwet (hierna: de Chw) dient de bestuursrechter een besluit niet te vernietigen op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dat beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

Ingevolge artikel 2.8.2.1, eerste lid, van de Verordening, voor zover hier van belang, wordt in bestemmingsplannen die betrekking hebben op gronden gelegen binnen de molenbiotoop geen nieuwe bebouwing dan wel beplanting toegestaan, tenzij in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat het functioneren van de molen door middel van windvang niet wordt beperkt.

8.2. Niet is gebleken dat [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] rechten hebben met betrekking tot molen De Zwaan. De Afdeling is gelet hierop van oordeel dat de in de Verordening opgenomen normen ter bescherming van de molen, kennelijk niet strekken ten behoeve van de bescherming van de belangen van [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 18 januari 2012 in zaak nr. 201012504/1/R3). De Afdeling laat dit betoog, daargelaten of het zou slagen, dan ook buiten beschouwing, nu artikel 1.9 van de Chw er aan in de weg staat dat het bestreden besluit om die reden wordt vernietigd.

## Financiële uitvoerbaarheid

9. [appellant sub 4] betoogt dat provinciale staten de kosten voor het realiseren van de rondweg onvoldoende inzichtelijk hebben gemaakt en voorts de kosten vanwege het realiseren van de parallelweg en het verlengen van het tracé onvoldoende hebben betrokken bij de besluitvorming.

[appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] betogen dat de financiering van de herinrichting van de Rijksstraatweg en de door provinciale staten gewenste landschapsversterking niet is gegarandeerd. Volgens hen beschikt de gemeente Voorst niet over de hiervoor benodigde middelen.

9.1. Provinciale staten stellen dat de aanleg van de rondweg inclusief bijkomende infrastructurele voorzieningen, waaronder de parallelweg, met het beschikbaar gestelde budget kan worden gerealiseerd.

Provinciale staten stellen voorts dat geen sprake is van een financieringsprobleem, nu het verkeerstechnisch afwaarderen van de bestaande Rijksstraatweg met fysieke maatregelen en een lagere toegestane verkeerssnelheid eenvoudig is te realiseren. De landschappelijke inpassing is door middel van een voorwaardelijke verplichting gewaarborgd en de middelen hiervoor zijn binnen het door provinciale staten beschikbaar gestelde budget aanwezig.

9.2. Een betoog dat ziet op de uitvoerbaarheid van een inpassingsplan, waaronder ook de financieel-economische uitvoerbaarheid is begrepen, kan slechts leiden tot vernietiging van het bestreden besluit indien en voor zover het aangevoerde leidt tot de conclusie dat provinciale staten op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat het inpassingsplan niet kan worden uitgevoerd binnen de planperiode van in beginsel tien jaar.

In de plantoelichting staat dat bij de raming van de kosten als gevolg van het inpassingsplan niet alleen rekening is gehouden met de aanleg van de N345 rondweg Voorst, maar ook met de kosten van de landschappelijke inpassing, grondverwerving, het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen en de eventuele financiële consequenties van bijvoorbeeld planschade. Provinciale staten hebben hiervoor in 2011 budget beschikbaar gesteld. Op grond van de huidige ramingen past het benodigde budget binnen het beschikbare budget, zodat de N345 rondweg Voorst economisch uitvoerbaar is, aldus de plantoelichting.

In aansluiting hierop hebben provinciale staten ter zitting onweersproken verklaard dat alle te realiseren voorzieningen en maatregelen, waaronder ook de parallelweg en de landschappelijke inpassing zijn begrepen, passen binnen het door hen beschikbaar gestelde budget. Gelet hierop heeft [appellant sub 4] niet aannemelijk gemaakt dat de kosten als gevolg van onder meer het realiseren van de parallelweg door provinciale staten niet zijn betrokken bij de vaststelling van het inpassingsplan. Voorts is het realiseren van de door [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] bedoelde landschappelijke inpassing van de rondweg gewaarborgd door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting hiertoe in artikel 4, lid 4.3, aanhef en onder c, van de planregels.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 4], [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] betogen geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat het inpassingsplan niet kan worden uitgevoerd binnen de planperiode. Voor zover [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], de Stichting en [appellanten sub 9] wijzen op de financiering van de herinrichting van de bestaande Rijksstraatweg, overweegt de Afdeling dat dit gedeelte van de Rijksstraatweg geen onderdeel uitmaakt van het inpassingsplan en dit betoog dan ook buiten bespreking wordt gelaten.

De betogen falen.

Het beroep van [appellant sub 6] voor het overige

10. [appellant sub 6] betoogt dat hij als gevolg van het inpassingsplan aanzienlijke zichthinder en geluidoverlast ter plaatse van zijn woning aan de Hooistraat 8 te Voorst zal gaan ondervinden. Hij wijst in dit verband op de hoogteligging van de rondweg, de te realiseren geluidwal en viaduct en de maximum verkeerssnelheid van 80 km/uur voor de rondweg.

10.1. Provinciale staten stellen dat [appellant sub 6] op zodanige afstand van de rondweg woont dat van aanzienlijke zichthinder en geluidoverlast geen sprake is. Voorts liggen de geluidwallen grotendeels achter de bestaande bebouwing, aldus provinciale staten.

10.2. De afstand van de in het plan voorziene rondweg tot aan de woning van [appellant sub 6] bedraagt ongeveer 480 m. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 6] ruim onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB ligt en voorts dat het zicht op de rondweg door het realiseren van geluidwallen en beplanting beperkt is.

Gelet op het voorgaande en in aanmerking genomen dat geen recht op een blijvend vrij uitzicht bestaat, ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 6] heeft aangevoerd geen aanknopingspunten voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het inpassingsplan niet zal leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefklimaat.

Het betoog faalt.

Het beroep van [appellant sub 7] voor het overige

11. [appellant sub 7] betoogt dat hij als gevolg van het inpassingsplan aanzienlijke zichthinder en geluidoverlast ter plaatse van zijn woning aan de [locatie 4] te Voorst zal gaan ondervinden. Hij wijst in dit verband op de hoogteligging van de rondweg, de te realiseren geluidwallen en de maximum verkeerssnelheid van 80 km/uur voor de rondweg.

11.1. Provinciale staten stellen dat [appellant sub 7] van de te realiseren geluidwal nauwelijks zichthinder zal ondervinden gelet op de aanwezige beplanting. Volgens provinciale staten zal van geluidoverlast evenmin sprake zijn, nu de geluidbelasting op de woning van [appellant sub 7] blijkens het akoestisch onderzoek maximaal 35 dB zal bedragen.

11.2. De afstand van de in het plan voorziene rondweg tot aan de woning van [appellant sub 7] bedraagt ongeveer 90 m. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 7] ruim onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB ligt en voorts dat het zicht op de rondweg door de reeds aanwezige beplanting beperkt is.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 7] heeft aangevoerd geen aanknopingspunten voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het inpassingsplan niet zal leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefklimaat.

Het betoog faalt.

12. [appellant sub 7] betoogt dat de korte en lage grondwal ter plaatse van de zuidelijke rotonde in beide richtingen moet worden verlengd en verhoogd, teneinde de lichthinder van de koplampen van motorvoertuigen ter plaatse van zijn woning aanzienlijk te verminderen. Hij betoogt voorts dat de in het MER genoemde groenvoorziening in het inpassingsplan diende te worden opgenomen.

12.1. Provinciale staten stellen dat de door [appellant sub 7] bedoelde wal aflopend in de richting van de Rijksstraatweg als afscherming zal worden doorgetrokken.

12.2. Uit de stukken blijkt dat in het landschapsplan zoals opgenomen in bijlage 3 bij de plantoelichting ter hoogte van de Kleine Enkweg de door [appellant sub 7] bedoelde geluidwal wordt doorgetrokken, waardoor in afscherming wordt voorzien tussen de woningen aan de Kleine Enkweg en de Hezeweg en de rondweg. De wal langs de route varieert in lengte. Door de wal op de meeste plaatsen door te trekken, zal de verstrooiing van licht afkomstig van koplampen van auto's tot een minimum worden beperkt.

Uit de stukken en het verhandelde ter zitting blijkt voorts dat de door [appellant sub 7] bedoelde groenvoorziening het aanleggen van een bos betreft en de provincie (nog) niet over de gronden beschikt om dit bos te realiseren. Het landschapsplan bevat essentiële en niet essentiële onderdelen. De essentiële onderdelen van het landschapsplan zijn als voorwaardelijke verplichting in het inpassingsplan opgenomen. Het aanleggen van het desbetreffende bos betreft geen essentieel deel van het landschapsplan, nu dit bos niet noodzakelijk wordt geacht voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de rondweg. Provinciale staten hebben ter zitting verklaard de intentie te hebben het bos op den duur te planten, maar dat eerst de benodigde gronden in eigendom moeten worden verkregen.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 7] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit vanwege voornoemde aspecten niet in stand kan blijven.

Het betoog faalt.

Het beroep van Landgoed Beekzicht

13. Landgoed Beekzicht kan zich niet verenigen met het instellen van een maximum verkeerssnelheid van 80 km/uur en het vaststellen van hogere waarden voor het deel van de Rijksstraatweg ten noorden van de nieuw aan te leggen rotonde. Volgens haar wordt voorbijgegaan aan de gevolgen hiervan voor het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen langs dit deel van de Rijksstraatweg. Landgoed Beekzicht betoogt dat het desbetreffende deel van de Rijksstraatweg een functie krijgt als erftoegangsweg, welke met het oog op verkeersveiligheid een aangepaste verkeerssnelheid vereist. Zij wijst in dit verband op de twee voorziene doorsteken ten behoeve van inritten op dit deel van de Rijksstraatweg.

13.1. Het college stelt dat de N345 na de aanleg van de Rondweg Voorst een gebiedsontsluitingsweg zal zijn, waarbij een maximum verkeerssnelheid van 80 km/uur passend wordt geacht. Het college acht een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse gewaarborgd.

13.2. Voor zover Landgoed Beekzicht zich niet kan verenigen met het verhogen van de maximum verkeerssnelheid van 50 km/uur naar 80 km/uur op het desbetreffende deel van de Rijksstraatweg, is het beroep niet gericht tegen de vaststelling van het inpassingsplan, doch tegen een verkeersbesluit dat deze verhoging van de maximum verkeerssnelheid mogelijk zal maken. Een dergelijk besluit ligt hier niet ter toetsing voor, zodat bezwaren die hierop zien in deze procedure niet aan de orde kunnen komen.

13.3. Over het betoog van Landgoed Beekzicht dat de maximum verkeerssnelheid 50 km/uur dient te blijven om het woon- en leefklimaat ter plaatse te verbeteren, nu de Rijksstraatweg als erftoegangsweg dient te worden gekwalificeerd, overweegt de Afdeling als volgt.

Uit de stukken en het verhandelde ter zitting blijkt dat maatregelen om de snelheid van het verkeer te verlagen dan wel een snelheid van 50 km/uur te behouden niet mogelijk zijn omdat de N345 (Rijksstraatweg) dan verandert van de bedoelde gebiedsontsluitingsweg in een erftoegangsweg. Dit stuit op verkeerskundige bezwaren, nu de N345 (Rijksstraatweg) wat betreft verkeer een structuurdrager voor de regio is. Het college heeft in aansluiting hierop ter zitting uiteengezet dat een erftoegangsweg is bedoeld voor het verwerken van het lokale verkeer, terwijl de rondweg om Voorst (N345) juist is bedoeld voor het bestemmingsverkeer buiten Voorst. De rondweg heeft bovendien de inrichting en uitstraling van een doorgaande gebiedsontsluitingsweg, hetgeen nodig is voor een goede doorstroming van het verkeer, aldus het college.

Gelet hierop ziet de Afdeling in hetgeen Landgoed Beekzicht heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het college niet in redelijkheid heeft kunnen uitgaan van de kwalificatie van de N345 (Rijksstraatweg) als gebiedsontsluitingsweg. De Afdeling neemt hierbij in aanmerking dat het doel van de voorziene rondweg en reconstructie van de N345 (Rijksstraatweg) mede is om een goede verkeersafwikkeling van het bestemmingsverkeer buiten Voorst te waarborgen. De door Landgoed Beekzicht gestelde omstandigheid dat ter plaatse van het landgoed Beekzicht doorsteken naar de thans aanwezige inritten worden gerealiseerd, maakt naar het oordeel van de Afdeling niet dat sprake zal zijn van een erftoegangsweg.

13.4. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting blijkt dat door de te treffen maatregelen de geluidbelasting op de gevels van de woningen die in eigendom zijn van Landgoed Beekzicht als gevolg van het inpassingsplan zal afnemen, dan wel met maximaal 1 dB toenemen. Vanwege de toename van 1 dB zijn voor de woningen aan de Rijksstraatweg 32 en Rijksstraatweg 49 hogere waarden vastgesteld.

In hetgeen Landgoed Beekzicht heeft aangevoerd, bestaat, gezien het vorenoverwogene geen aanleiding voor het oordeel dat als gevolg van de reconstructie van de N345 (Rijksstraatweg) dient te worden gevreesd voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen aan het desbetreffende gedeelte van de Rijksstraatweg.

Het betoog faalt.

14. Landgoed Beekzicht heeft zich in het beroepschrift voor het overige beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van haar zienswijze. In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijze.

Landgoed Beekzicht heeft in het beroepschrift, noch ter zitting, redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

Het betoog faalt.

Het beroep van [appellant sub 2]

Woon- en leefklimaat

15. [appellant sub 2] vreest als gevolg van het inpassingsplan voor een aantasting van zijn woon- en leefklimaat ter plaatse van zijn woning aan de [locatie 5] te Voorst. Hij voert hiertoe aan dat provinciale staten onvoldoende rekening hebben gehouden met de geluidhinder die door verschillende geluidbronnen ter plaatse van zijn woning wordt veroorzaakt. Voorts is volgens [appellant sub 2] onduidelijk of voor zijn woning aan de maximale binnenwaarde kan worden voldaan en welke maatregelen dienen te worden getroffen als dit niet het geval is.

15.1. Provinciale staten stellen dat geen sprake is van onaanvaardbare geluidbelasting op de gevels van de woning van [appellant sub 2], nu geen toename van de geluidbelasting op de zijgevel plaatsvindt en op de voorgevel de geluidbelasting zelfs afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Provinciale staten wijzen er op dat de verplichting om gevelmaatregelen te treffen van rechtswege geldt en derhalve losstaat van het onderhavige besluit.

15.2. Bij besluit van 12 november 2013 heeft het college van gedeputeerde staten hogere waarden vastgesteld voor de woning van [appellant sub 2]. Blijkens de stukken zijn bij het nemen van voornoemd besluit de cumulatieve effecten van de geluidbelasting vanwege het wegverkeer van de N345 en de nieuwe rondweg betrokken bij het vaststellen van de hogere waarden voor de woning aan de [locatie 5]. Ten gevolge

van de reconstructie van de N345 (Rijksstraatweg) is 57 dB vastgesteld en ten gevolge van de nieuwe rondweg 56 dB. De toekomstige gecumuleerde geluidbelasting bedraagt maximaal 61 dB. De geluidbelasting op de voorgevel van de woning van [appellant sub 2] wordt hiermee ten opzichte van de huidige situatie 2 dB lager en de geluidbelasting op de zijgevel is niet hoger dan die op de voorgevel.

Uit de stukken en het verhandelde ter zitting blijkt voorts dat voor de woning van [appellant sub 2] al in 1999 een hogere waarde is vastgesteld van 64 dB en in het kader van dat besluit reeds is beoordeeld dat bij deze geluidbelasting aan de vereiste binnenwaarde kan worden voldaan.

15.3. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 2] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten onvoldoende rekening hebben gehouden met de effecten van de samenloop van geluidbronnen. Voor zover [appellant sub 2] ter zitting in dit verband heeft gewezen op de geluidbelasting als gevolg van de in het inpassingsplan voorziene parallelweg overweegt de Afdeling, onder verwijzing naar haar uitspraak van heden in zaak nr. [201400907/1/R6](#)), dat [appellant sub 2] niet aannemelijk heeft gemaakt dat, gelet op het door Royal HaskoningDHV opgestelde akoestisch onderzoek "PIP N345 Rondweg Voorst" van 21 oktober 2013, de geluidbelasting als gevolg van de parallelweg zo hoog is dat niet kon worden uitgegaan van de geluidbelasting als gevolg van de N345.

Gelet op het vorenoverwogene ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 2] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat, gezien de afname van de geluidbelasting op de voorgevel van de woning van [appellant sub 2] ten opzichte van de huidige situatie, provinciale staten niet in redelijkheid de geluidbelasting op voornoemde woning als gevolg van het inpassingsplan aanvaardbaar heeft kunnen achten. Gelet hierop ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 2] heeft aangevoerd geen aanknopingspunten voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het inpassingsplan niet zal leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefklimaat.

Het betoog faalt.

#### Bedrijfsvoering

16. [appellant sub 2] betoogt dat een deel van de bestemming "Verkeer" over zijn gronden ligt en hij hierdoor onevenredig wordt belemmerd in zijn bedrijfsvoering. Volgens [appellant sub 2] is hij onvoldoende gekend in het onderzoek dat is gedaan om zijn perceel te ontzien en brengt een andere inrichting van zijn gronden aanzienlijke kosten met zich. [appellant sub 2] stelt hierdoor onevenredig in zijn belangen te worden aangetast. Hij voert hiertoe aan dat niet is onderzocht of de aansluiting van de rondweg noordelijker kan worden gesitueerd, zodat zijn bedrijfsperceel niet ingeklemd tussen twee wegen komt te liggen.

16.1. Provinciale staten stellen dat [appellant sub 2] met het inpassingsplan niet onevenredig in zijn belangen wordt aangetast. Provinciale staten stellen voorts dat een ruimere rondweg om Voorst is gezien, maar vanwege de negatieve effecten die dit met zich zou brengen, hiervoor niet is gekozen.

16.2. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting is gebleken dat ongeveer 52 m<sup>2</sup> van de gronden van [appellant sub 2] nodig is voor het realiseren van het inpassingsplan. Provinciale staten hebben ter zitting verklaard dat [appellant sub 2] voor deze gronden schadeloos zal worden gesteld en dat provinciale staten bereid zijn om in overleg met [appellant sub 2] de herinrichting van zijn perceel te bezien.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 2] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten niet in redelijkheid een groter gewicht hebben kunnen toekennen aan de in het plan voorziene ligging van de rondweg, gezien de negatieve effecten die een ruimere rondweg met zich zou brengen, dan aan het belang dat [appellant sub 2] heeft bij het behoud van het desbetreffende deel van zijn gronden. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat [appellant sub 2] niet aannemelijk heeft gemaakt dat de kosten voor de herinrichting van zijn perceel zodanig zullen zijn dat hieraan, gelet ook op de mogelijke schadeloosstelling, doorslaggevend gewicht diende te worden toegekend.

Het betoog faalt.

#### Conclusie en proceskosten

17. De beroepen zijn ongegrond.

18. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

#### Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

verklaart de beroepen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. P.J.J. van Buuren, voorzitter, en mr. R. Uylenburg en mr. R.J.J.M. Pans, leden, in tegenwoordigheid van mr. A. Verhoeven, ambtenaar van staat.

w.g. Van Buuren w.g. Verhoeven  
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 23 juli 2014

690.