

Uitspraak 201301235/2/R3

DATUM VAN UITSPRAAK	woensdag 21 mei 2014
TEGEN	de raad van de gemeente Baarle-Nassau
PROCEDURESOORT	Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGEBIED	Ruimtelijke-ordeningskamer - Bestemmingsplannen Noord-Brabant

201301235/2/R3.

Datum uitspraak: 21 mei 2014

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

[appellant], wonend te [woonplaats]

en

de raad van de gemeente Baarle-Nassau,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 12 december 2012 heeft de raad het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Visweg-Oost" vastgesteld.

Tegen dit besluit heeft [appellant] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant] heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 3 juni 2013, waar [appellant] en de raad, vertegenwoordigd door mr. A.J.H. Keijsers, werkzaam bij de gemeente, zijn verschenen. Voorts zijn ter zitting [belanghebbende A] en [belanghebbende B], vertegenwoordigd door A.J.M. Wouters, bijgestaan door mr. D.H. Nas, advocaat te Nijmegen, gehoord.

Bij tussenuitspraak van 17 juli 2013 in zaak nr. [201301235/1/R3](#) heeft de Afdeling de raad opgedragen om binnen 20 weken na de verzending van de tussenuitspraak de daarin omschreven gebreken in het besluit van 12 december 2012 te herstellen. Deze tussenuitspraak is aangehecht.

Bij brieven van 21 en 26 november 2013 heeft de raad dat besluit nader gemotiveerd en daartoe twee aanvullende onderzoeken overgelegd.

Partijen zijn in de gelegenheid gesteld hun zienswijze over de wijze waarop de gebreken zijn hersteld naar voren te brengen. [appellant], [belanghebbende A] en [belanghebbende B] hebben daarvan gebruik gemaakt.

De Afdeling heeft bepaald dat een nadere zitting achterwege blijft.
Vervolgens heeft de Afdeling het onderzoek gesloten.

Overwegingen

1. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. 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 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 recht.

2. Bij de tussenuitspraak heeft de Afdeling in 8.2 overwogen dat ten tijde van de vaststelling van

het bestreden besluit nog niet vaststond dat de omlegging Baarle (N260) (hierna: omlegging) op Nederlands grondgebied zal worden gerealiseerd. Uit het op 10 augustus 2012 door Arcadis uitgebrachte rapport "Verkeer bedrijventerrein Visweg-Oost" (hierna: verkeersonderzoek 1) volgt dat de huidige route voor de ontsluiting van het bedrijventerrein, die loopt over de Industrierweg en het kruispunt van deze weg met de Oordeelsestraat en de Smederijstraat (hierna: het kruispunt), in dat geval gehandhaafd zal blijven. Dit kruispunt wordt in het rapport als verkeersonveilig en onoverzichtelijk aangemerkt, zodat wordt aanbevolen het kruispunt te reconstrueren. Gelet hierop had de raad bij de vaststelling van het plan moeten onderzoeken welke maatregelen dienen te worden genomen in het geval de omlegging niet zal worden gerealiseerd en - zo nodig - of de uitvoering van deze maatregelen, indien deze noodzakelijk worden geacht, planologisch mogelijk is.

De Afdeling heeft voorts in 9.5 overwogen dat de raad zowel voor de situatie dat de omlegging wordt gerealiseerd als voor de situatie dat de omlegging niet wordt gerealiseerd ten onrechte niet heeft onderzocht in hoeverre de uitbreiding van het bedrijventerrein indirecte geluidhinder van af- en aanrijdend verkeer ter plaatse van de omliggende woningen zal veroorzaken, nu alleen onderzoek is gedaan naar de geluidhinder van het vrachtverkeer op het bedrijventerrein zelf.

Gelet op het voorgaande is in de tussenuitspraak overwogen dat het bestemmingsplan is vastgesteld in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid.

3. [appellant] betoogt dat het naar aanleiding van de tussenuitspraak door Arcadis uitgevoerde onderzoek "Aanvullend onderzoek verkeer bedrijventerrein Visweg-Oost" van 26 september 2013 (hierna: verkeersonderzoek 2) ten onrechte de verkeersdoorstroming heeft onderzocht en hierna niet op de verkeersveiligheid is ingegaan. Gelet hierop heeft de raad ten onrechte gesteld dat de verkeersveiligheid ten gevolge van het plan niet zal afnemen. In de in opdracht van [appellant] door DTV Consultants uitgevoerde "Verkeersveiligheidsstudie Bedrijventerrein Visweg-Oost e.o." van 28 november 2013 (hierna: verkeersonderzoek 3) staat dat de conclusies die in verkeersonderzoek 2 op basis van geregistreerde verkeersongevallen zijn genomen, niet betrouwbaar zijn. Voorts staat in het verkeersonderzoek 3 dat het kruispunt dient te worden gereconstrueerd en is hierin vermeld dat niet wordt voldaan aan de richtlijnen van het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer (hierna: Duurzaam Veilig) om het wegennet veilig te laten functioneren. [appellant] merkt daarbij op dat in verkeersonderzoek 2 ten onrechte ervan is uitgegaan dat het aantal verkeersbewegingen in de Oordeelsestraat niet toeneemt bij de uitbreiding van het bedrijventerrein.

Volgens [appellant] is niet voldaan aan de in de tussenuitspraak gegeven opdracht. De aanpassing van het kruispunt is niet meegenomen in de op 6 november 2013 vastgestelde begroting van de gemeente. Voorts heeft de raad volgens hem ten onrechte niet onderzocht of de Visweg de toename van verkeersstromen kan verwerken.

3.1. Uit verkeersonderzoek 1 volgt dat het voor vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein lastig is om vanuit de Industrierweg de Smederijstraat in te rijden, gelet op de voorrangsregeling op het kruispunt. Omwille van de doorstroming en het verbeteren van de zichtbaarheid is in dat verkeersonderzoek aanbevolen om het kruispunt te reconstrueren waarbij de doorgaande rijrichting Industrierweg-Smederijstraat zal zijn.

In verkeersonderzoek 2 wordt bevestigd dat het kruispunt onoverzichtelijk is en de voorrangsregels een belemmering vormen voor het bestemmingsverkeer van het bedrijventerrein. Uit dit onderzoek volgt echter ook dat de uitbreiding van het bedrijventerrein in het geval de omlegging niet wordt aangelegd nauwelijks voor een toename van verkeersstromen zorgt. Verder volgt hieruit dat op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, zoals de hier aan de orde zijnde wegen, een intensiteit van 10.000 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etmaal) aanvaardbaar wordt geacht. In het geval de omlegging niet wordt aangelegd, wordt ter plaatse van het kruispunt ten hoogste een intensiteit van 5.600 mvt/etmaal bereikt. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat in het geval de omlegging niet wordt gerealiseerd, het kruispunt geen probleem vormt voor de doorstroming van het verkeer. In verkeersonderzoek 2 wordt geconcludeerd dat een aantal wegen rondom het plangebied qua vorm en functie niet is gecategoriseerd volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig, maar dat dit niet resulteert in verkeerskundige knelpunten. De belangrijkste oorzaak voor de verkeersonveiligheid op het kruispunt zijn de voorrangsregels, maar het kruispunt wordt, gelet op de resultaten van de ongevalanalyse en de lage verkeersintensiteit, niet als verkeersonveilig beschouwd. Er wordt in het onderzoek geconcludeerd dat het niet noodzakelijk is om nadere maatregelen te treffen in het

geval de omlegging niet zal worden gerealiseerd, nu het kruispunt de toename van het verkeer goed kan afwikkelen.

Volgens de raad volgt uit het voorgaande dat de bestaande verkeersstructuur de extra verkeersbewegingen bij een uitbreiding van het bedrijventerrein kan opvangen, ook in het geval de omlegging niet wordt gerealiseerd. Hoewel een aantal maatregelen ter verbetering van de verkeerssituatie kan worden genomen, zijn deze maatregelen volgens de raad niet noodzakelijk om de toename van verkeer ten gevolge van de uitbreiding van het bedrijventerrein op te vangen en komt de verkeersveiligheid ter plaatse van het kruispunt niet in gevaar.

3.2. Verkeersonderzoek 3 geeft geen aanleiding om te twijfelen aan de conclusies uit verkeersonderzoek 1 en 2 wat betreft de verkeersdoorstroming. Weliswaar zal het aantal verkeersbewegingen volgens verkeersonderzoek 3 op de Oordeelsestraat toenemen indien de omlegging niet wordt gerealiseerd, maar gelet op de relatief lage absolute aantallen, vormt dit volgens dit onderzoek evenwel geen probleem voor de verkeersdoorstroming. Volgens dit onderzoek is evenwel onvoldoende onderbouwd dat het kruispunt niet als verkeersonveilig kan worden aangemerkt, gelet op de conclusies over de wegcategorisering volgens Duurzaam Veilig in verkeersonderzoek 2 en in aanmerking genomen dat uit het aantal ongevallen dat heeft plaatsgevonden geen betrouwbare conclusies kunnen worden getrokken. In verkeersonderzoek 3 staat dan ook dat extra maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid moeten worden genomen.

3.3. De Afdeling neemt in aanmerking dat in verkeersonderzoek 3 staat dat de verkeersonveiligheid op het kruispunt voornamelijk wordt veroorzaakt door de voorrangsregeling op het kruispunt, door een particulier geplaatste heg die het zicht op tegemoetkomend verkeer beperkt en het feit dat twee vrachtwagens elkaar ter plaatse van het kruispunt niet kunnen passeren. Uit de verkeersonderzoeken kan worden afgeleid dat in het geval de omlegging niet wordt gerealiseerd, de verkeersdoorstroming bij de uitbreiding van het bedrijventerrein gelet op de lage verkeersintensiteit niet ernstig zal worden belemmerd. Wat betreft het betoog van [appellant] dat in verkeersonderzoek 2 ten onrechte wordt gesteld dat het aantal verkeersbewegingen in de Oordeelsestraat niet toeneemt bij de uitbreiding van het bedrijventerrein, overweegt de Afdeling dat uit verkeersonderzoek 3 kan worden afgeleid dat dit geen effect heeft op de conclusies met betrekking tot de verkeersdoorstroming. Daarnaast blijkt hieruit dat met een andere indeling van het kruispunt mogelijk verkeersonveilige situaties kunnen worden voorkomen. Niet is gebleken dat de voorrangsregeling ter plaatse niet kan worden aangepast zonder dat hiervoor de planologische regeling moet worden gewijzigd. De raad heeft zich gelet op het voorgaande en gelet op de beperkte toename van verkeersstromen ten gevolge van de uitbreiding van het bedrijventerrein op het standpunt kunnen stellen dat de verkeersveiligheid ter plaatse van het kruispunt in het geval de omlegging niet wordt gerealiseerd, niet zodanig in gevaar wordt gebracht dat niet in uitbreiding van het bedrijventerrein had kunnen worden voorzien voordat het gemeentebestuur heeft besloten bepaalde maatregelen te nemen die de verkeersveiligheid op het kruispunt kunnen verbeteren.

3.4. Wat betreft het betoog van [appellant] dat niet is onderzocht of de Visweg de toename van verkeersstromen kan verwerken in het geval de omlegging niet wordt gerealiseerd, volgt uit de zienswijze dat [appellant] in dit kader betoogt dat niet is onderzocht of het gedeelte van de Visweg dat tussen de Geerstraat en de Kapelstraat ligt, kan worden gereconstrueerd en of hiervoor financiële middelen bestaan. Uit verkeersonderzoek 1 en 2 blijkt dat vrachtverkeer voor het bedrijventerrein in het geval de omlegging niet wordt gerealiseerd, het bedrijventerrein bereikt via de Weverstraat of de route die voert over de Oordeelsestraat en het gedeelte van de Visweg tussen de Oordeelsestraat en de Geerstraat en dat dit vrachtverkeer het terrein verlaat via de Geerstraat. Deze laad- en losroutes zullen in het geval de omlegging niet wordt gerealiseerd bij de uitbreiding van het bedrijventerrein niet wijzigen. Gelet hierop wordt het door [appellant] bedoelde gedeelte van de Visweg alleen in de situatie dat de omlegging wordt gerealiseerd een onderdeel van de laad- en losroutes voor het bedrijventerrein. [appellant] heeft in beroep geen gronden aangevoerd met betrekking tot de verkeersintensiteit en de verkeersonveiligheid in de situatie dat de omlegging wordt gerealiseerd.

Hiermee heeft [appellant] zijn beroepsgronden uitgebreid met een nieuwe, niet eerder aangedragen beroepsgrond. Gelet op het belang van een efficiënte geschilbeslechting, dat ook ten grondslag ligt aan artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb), alsmede de rechtszekerheid van de andere partij, kan niet worden aanvaard dat na de tussenuitspraak nieuwe beroepsgronden worden aangevoerd die reeds tegen het oorspronkelijke besluit naar voren

hadden kunnen worden gebracht. Dit betekent dat hetgeen [appellant] in dit opzicht aanvoert, buiten inhoudelijke bespreking blijft. Bovendien ziet deze zienswijze gelet op het voorgaande op een aspect dat geen onderwerp is van de door de Afdeling aan de raad gegeven opdracht, nu deze opdracht zag op de gevolgen van het plan voor de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid ter plaatse van het kruispunt in de situatie dat de omlegging niet is gerealiseerd.

3.5. Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat de raad voldoende heeft gemotiveerd dat het aanbeveling verdient om enkele maatregelen te nemen die de verkeersveiligheid ter plaatse van het kruispunt verbeteren, maar dat deze maatregelen niet noodzakelijk zijn om de toename van verkeer ten gevolge van de uitbreiding van het bedrijventerrein op te vangen. Gelet op onder meer het geringe effect op de verkeersdoorstroming, heeft de raad zich op het standpunt kunnen stellen dat de verkeersveiligheid ter plaatse van het kruispunt ten gevolge van de uitbreiding van het bedrijventerrein niet ernstig zal worden aangetast. [appellant] heeft met het overleggen van verkeersonderzoek 3 niet aannemelijk gemaakt dat verkeersonderzoek 2 in samenhang met verkeersonderzoek 1 het bestreden besluit niet kunnen dragen. Het betoog faalt.

4. [appellant] betoogt dat een onjuist juridisch kader aan het naar aanleiding van de tussenuitspraak door Arcadis uitgevoerde onderzoek "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Visweg-Oost verkeersaantrekkende werking" van 26 september 2013 (hierna: akoestisch onderzoek 1) ten grondslag is gelegd, nu is uitgegaan van een reconstructie van een weg als bedoeld in de Wet geluidhinder (hierna: Wgh). Volgens hem dient te worden aangesloten bij de circulaire "Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wm" (hierna: de Schrikkelcirculaire). Hierbij verwijst hij naar de uitspraken van de Afdeling van 31 oktober 2012 in zaak nr. [201103853/1/R2](#) en van 7 augustus 2013 in zaak nr. [201208470/1/R2](#). Uit het in opdracht van [appellant] door Kraaij Akoestisch Adviesbureau verrichte akoestisch onderzoek van 12 november 2013 (hierna: akoestisch onderzoek 2) volgt volgens hem dat de indirecte hinder ten gevolge van de toename van het verkeer ter plaatse van zijn woning tot een zodanige geluidbelasting leidt, dat onderzoek had moeten worden verricht naar de geluidbelasting binnen zijn woning.

4.1. Ingevolge artikel 1 van de Wgh wordt in deze wet en de daarop berustende bepalingen onder reconstructie van een weg verstaan: een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.

4.2. In akoestisch onderzoek 1 zijn alle woningen aan de wegen langs het bedrijventerrein betrokken en is onderzocht in hoeverre de indirecte geluidhinder van af- en aanrijdend verkeer ten gevolge van de uitbreiding van het bedrijventerrein toeneemt, waarbij een toegenomen geluidbelasting tot 48 dB(A) niet is meegenomen en een toename van meer dan 1,5 dB(A) relevant is geacht. Hierbij is de geluidhinder onderzocht die toegerekend moet worden aan het in werking zijn van het bedrijf. Dit is het geval zolang het verkeer van en naar het bedrijventerrein nog niet is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Verkeer van en naar het bedrijventerrein is opgenomen in het heersende verkeersbeeld als het zich qua snelheid, rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de weg kan bevinden. Niet in geschil is dat in dit geval geen reconstructie van een weg plaatsvindt. Dit doet evenwel niet af aan de in het akoestisch onderzoek 1 opgenomen resultaten, nu de raad zich een oordeel heeft willen vormen over de toegenomen geluidbelasting ter plaatse van de omliggende woningen en voorts heeft willen motiveren waarom hij de absolute geluidbelasting in dit geval toelaatbaar acht. Uit de voormelde uitspraken van de Afdeling volgt dat bij het onderzoeken van de geluidbelasting vanwege het verkeer van en naar een inrichting aansluiting kan worden gezocht bij de Schrikkelcirculaire. Hiertoe bestaat evenwel geen verplichting, zodat het de raad in zoverre vrij staat bij een ander toetsingskader aan te sluiten.

4.3. Het akoestisch onderzoek 1 bevat de berekeningen en rekenresultaten van de geluidsbelastingen vanwege onder meer de Oordeelsestraat bij de maatgevende geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder de woning van [appellant], in de huidige situatie en de toekomstige situatie na aftrek conform artikel 110g van de Wgh. Deze berekeningen laten zien dat in het geval de omlegging niet wordt gerealiseerd de geluidbelasting ten gevolge van indirecte geluidhinder ter plaatse van de woning van [appellant] met 0,77 dB(A) zal toenemen tot afgerond 51 dB(A). In

het geval de omlegging wel wordt gerealiseerd, zal het verkeer van en naar het bedrijventerrein geen gebruik maken van de Oordeelsestraat, zodat ter plaatse van de woning van [appellant] in dat geval geen indirecte geluidhinder ten gevolge van het bedrijventerrein zal worden ondervonden.

In akoestisch onderzoek 2 staat dat op basis van de door [appellant] aangeleverde uitgangspunten een indicatieve berekening is gemaakt van de geluidsbelasting op zijn woning en dat uit de resultaten hiervan blijkt dat het equivalent geluidniveau in de huidige situatie 55 dB(A), respectievelijk 58 dB(A) bedraagt en in de toekomstige situatie 57 dB(A), respectievelijk 60 dB(A).

4.4. Met de rekenresultaten van de berekeningen zoals opgenomen in het akoestisch onderzoek 1 heeft de raad naar het oordeel van de Afdeling inzichtelijk gemaakt dat het plan niet tot een zodanige geluidhinder op de woning van [appellant] zal leiden dat geoordeeld moet worden dat de raad dit in redelijkheid niet aanvaardbaar heeft kunnen achten. Het door [appellant] in dit verband overgelegde akoestisch onderzoek 2 bevat uitkomsten van indicatieve berekeningen, waarbij niet inzichtelijk is gemaakt op basis waarvan de conclusies in dat onderzoek zijn getrokken. [appellant] heeft met het overleggen van akoestisch onderzoek 2 niet aannemelijk gemaakt dat akoestisch onderzoek 1 het bestreden besluit niet kan dragen. Het betoog faalt.

5. Het beroep van [appellant] tegen het besluit van 12 december 2012 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Visweg-Oost" is, gelet op de overwegingen 8.2 en 9.5 van de tussenuitspraak, gegrond. Dit besluit dient wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb te worden vernietigd.

Gelet op hetgeen hiervoor in 3.5 en 4.4 is overwogen, ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder a, van de Awb te bepalen dat de rechtsgevolgen van het bestreden besluit in stand blijven.

6. De raad dient op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld.

Wat betreft de kosten die zijn gemaakt voor aan [appellant] uitgebrachte deskundigenrapporten overweegt de Afdeling dat de kosten van een deskundige redelijkerwijs zijn gemaakt indien het inroepen van die deskundige redelijk was en de deskundigenkosten zelf redelijk zijn. Voor de vergoeding van de kosten van het opstellen van een deskundigenrapport hanteert de Afdeling een forfaitair bedrag van € 75,00 per uur. Blijkens de stukken zijn aan het opstellen van verkeersonderzoek 3 achttien uren besteed. Voorts komen voor vergoeding in aanmerking de zes uren die volgens [appellant] door de akoestisch deskundige aan akoestisch onderzoek 2 zijn besteed. Het te vergoeden bedrag voor het opstellen van deze deskundigenrapporten bedraagt derhalve € 1.800,00.

De door [appellant] gemaakte kosten van een door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand komen niet voor vergoeding in aanmerking, aangezien van beroepsmatig verleende rechtsbijstand sprake is indien de proceshandelingen worden uitgevoerd door een rechtshulpverlener. In dit geval is volgens [appellant] sprake van kosten voor advies bij het opstellen van een op eigen titel ingediend beroepschrift. Deze kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep gegrond;

II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Baarle-Nassau van 12 december 2012 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Visweg-Oost";

III. bepaalt dat de rechtsgevolgen van dat besluit geheel in stand blijven;

IV. veroordeelt de raad van de gemeente Baarle-Nassau tot vergoeding van bij [appellant] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.800,00 (zegge: achttienhonderd euro);

V. gelast dat de raad van de gemeente Baarle-Nassau aan [appellant] het door hem voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 156,00 (zegge: honderdzesenvijftig euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, voorzitter, en mr. M.W.L. Simons-Vinckx en mr. S.J.E. Horstink-von Meyenfeldt, leden, in tegenwoordigheid van mr. F.W.M. Kooijman, ambtenaar van staat.

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

Uitgesproken in het openbaar op 21 mei 2014

177-758.