

DE RAAD DER GEMEENTE DEURNE

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 18 mei 2021, nr. 35;

gezien de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 10 maart 2021;

gehoord de commissie Omgeving van 22 juni 2021;

overwegende dat:

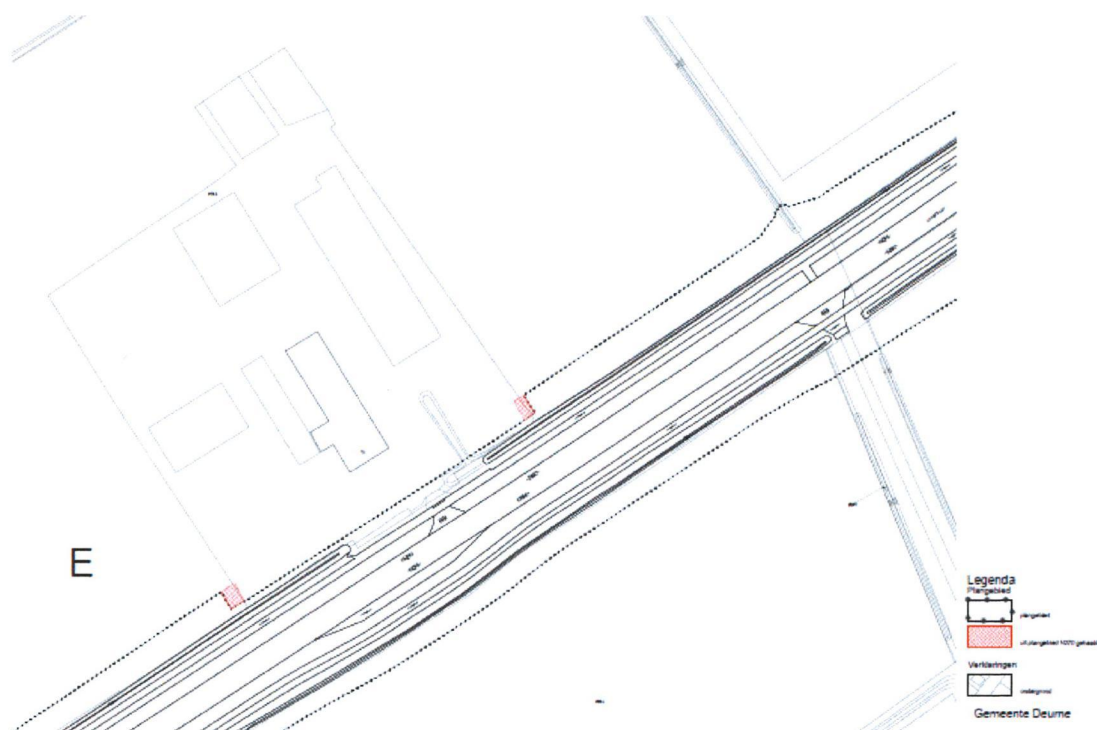
- het bestemmingsplan N270 Langstraat op 18 december 2018 is vastgesteld;
- het vastgestelde bestemmingsplan met ingang van 18 januari 2019 gedurende 6 weken ter inzage heeft gelegen;
- er binnen de daarvoor geldende termijn 18 beroepen zijn ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State;
- in de loop van 2019 en 2020 zeven beroepen zijn ingetrokken
- de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 10 maart 2021 uitspraak heeft gedaan in de resterende 11 beroepen;
- de gemeenteraad de opdracht gekregen heeft om, met inachtneming van de uitspraak, binnen 20 weken na verzending van deze uitspraak twee aspecten te herstellen;
- in het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 18 mei 2021 is aangegeven op welke wijze de door de Afdeling aangegeven aspecten hersteld kunnen worden;
- de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bepaald dat bij de voorbereiding van het vervangende besluit de openbare voorbereidingsprocedure van Afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht niet hoeft te worden gevolgd;

gelet op de bepalingen van de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht;

BESLUIT

1. In het bestemmingsplan N270 Langstraat, zoals dat is vastgesteld op 18 december 2018, naar aanleiding van genoemde uitspraak, de volgende wijzigingen aan te brengen:
 - A. op de digitale verbeelding ter plaatse van de onderscheidenlijke dwarsprofielen de aanduiding 'specifieke vorm van Verkeer – dwarsprofiel' met de van toepassing zijnde letter (A t/m G) op te nemen;
 - B. artikel 3.3.2 als volgt te wijzigen:
 - 3.3.2 Dwarsprofielen*
Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Verkeer- dwarsprofiel' dienen de hoofdrijbaan en parallelrijbanen te worden ingericht overeenkomstig de in Bijlage 1 aangegeven dwarsprofielen, met dien verstande dat:
 - a. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Verkeer – dwarsprofiel A' het in Bijlage 1 aangegeven dwarsprofiel A van toepassing is;*
 - b. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Verkeer – dwarsprofiel A' het in Bijlage 1 aangegeven dwarsprofiel A van toepassing is;*

- c. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Verkeer – dwarsprofiel B' het in Bijlage 1 aangegeven dwarsprofiel B van toepassing is;
 - d. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Verkeer – dwarsprofiel C' het in Bijlage 1 aangegeven dwarsprofiel C van toepassing is;
 - e. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Verkeer – dwarsprofiel D' het in Bijlage 1 aangegeven dwarsprofiel D van toepassing is;
 - f. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Verkeer – dwarsprofiel E' het in Bijlage 1 aangegeven dwarsprofiel E van toepassing is;
 - g. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Verkeer – dwarsprofiel F' het in Bijlage 1 aangegeven dwarsprofiel F van toepassing is;
 - h. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Verkeer – dwarsprofiel G' het in Bijlage 1 aangegeven dwarsprofiel G van toepassing is;
- C. de plangrens bij het perceel Langstraat 73 aan de oostzijde en aan de westzijde aan te passen conform onderstaande uitsnede, waarbij de zwarte bolletjes de plangrens aangeven:



2. deze wijzigingen vast te stellen als 'bestemmingsplan N270-Langstraat', met de daarbij behorende toelichting en bijlagen, met het identificatienummer NL.IMRO.0762.BP201611-C002 en ondergrond o_NL.IMRO.0762.BP201611-C001.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 6 juli 2021.

De griffier,



(R.J.C.M. Rutten)

De voorzitter,



(G.T. Buter)

Uitspraak 201901194/1/R2

ECLI	ECLI:NL:RVS:2021:514
Datum uitspraak	10 maart 2021
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 18 december 2018 heeft de raad van de gemeente Deurne het bestemmingsplan "N270 Langstraat" gewijzigd vastgesteld. Het plan voorziet in een juridisch-planologische regeling voor het herinrichten van een gedeelte van weg N270. De N270 is gesplitst in een westelijk deel (van Helmond tot Deurne) en een oostelijk deel (van Deurne tot aan de Limburgse grens). Het plan heeft alleen betrekking op het oostelijke deel van de N270. Met het plan is beoogd om de verkeersveiligheid, de doorstroming van het verkeer en de leefbaarheid (onder meer door beperking van geluidhinder) bij de omliggende woningen te verbeteren. De herinrichting bestaat uit de aanleg van een parallelstructuur langs de N270. [appellanten] wonen dan wel zijn gevestigd aan de Langstraat.

Volledige tekst

201901194/1/R2.

Datum uitspraak: 10 maart 2021

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te Deurne,
2. [appellant sub 2A] en [appellant sub 2B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 2]), wonend te Deurne,
3. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 3]), wonend te Deurne,

4. [appellant sub 4], wonend te Deurne,

5. [appellant sub 5A] en [appellant sub 5B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 5]), wonend te Deurne,

6. [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 6]), wonend te Deurne,

7. [appellant sub 7], wonend te Deurne,

8. [appellant sub 8A] en [appellant sub 8B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 8]), wonend te Deurne,

9. [appellant sub 9A] en [appellant sub 9B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 9]), wonend te Deurne,

10. [appellant sub 10A] en [appellant sub 10B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 10]), wonend te Deurne,

11. [appellante sub 11], gevestigd te Deurne,

appellanten,

en

de raad van de gemeente Deurne,

verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 18 december 2018 heeft de raad het bestemmingsplan "N270 Langstraat" gewijzigd vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9], [appellant sub 10] en [appellante sub 11] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9], [appellant sub 10] en [appellant sub 11] hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 18 november 2020, waar [appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6], [appellant sub 9], [appellant sub 5], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 10], allen vertegenwoordigd door mr. N. Croijmans, advocaat te Deurne, [appellant sub 1], [appellante sub 11], vertegenwoordigd door [gemachtigde], en de raad, vertegenwoordigd door C.G.M. Claessens, H.A.M. Sonnemans en C.E.C. van der Heide, zijn verschenen.

Voorts is ter zitting het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, vertegenwoordigd door A.J.M.M. Korsten, P.A. van Loon en J.A.J. Wilgers, gehoord.

Overwegingen

Inleiding

1. Het plan voorziet in een juridisch-planologische regeling voor het herinrichten van een gedeelte van weg N270. De N270 is gesplitst in een westelijk deel (van Helmond tot Deurne) en een oostelijk deel (van Deurne tot aan de Limburgse grens). Het plan heeft alleen betrekking op het oostelijke deel van de N270.

Met het plan is beoogd om de verkeersveiligheid, de doorstroming van het verkeer en de leefbaarheid (onder meer door beperking van geluidhinder) bij de omliggende woningen te verbeteren. De herinrichting bestaat onder meer uit de aanleg van een parallelstructuur langs de N270.

[appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9], [appellant sub 10] en [appellante sub 11] wonen dan wel zijn gevestigd aan de Langstraat.

[appellant sub 1] woont aan de Bivakweg. Deze weg sluit aan op de Langstraat.

Toetsingskader

2. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. De Afdeling stelt niet zelf vast of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, maar beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

3. De relevante planregels die ten grondslag liggen aan de hierna volgende rechtsoverwegingen zijn opgenomen in de bijlage bij deze uitspraak.

Intrekking

4. [appellant sub 6] heeft ter zitting de beroepsgrond, die betrekking heeft op zijn wens dat een extra inrit naar zijn perceel wordt aangelegd, ingetrokken.

[appellant sub 2] heeft ter zitting zijn beroep ingetrokken.

Beroepen

Parallelstructuur

5. [appellant sub 6], [appellant sub 9], [appellant sub 5], [appellant sub 7], [appellant sub 8] en [appellant sub 10] kunnen zich niet met het plan verenigen, voor zover het voorziet in de aanleg van een parallelweg naast de hoofdweg met een breedte van deels 4,50 meter en deels 5,50 meter. Zij voeren hiertoe eerst aan dat het plan voor de parallelweg op een drietal locaties ten onrechte voorziet in een breedte van slechts 4,50 meter. Deze breedte zonder bermverharding leidt volgens hen tot verkeersonveiligheid. Zij wijzen in dit verband op de Zandschelweg, die aansluit op de N270 en waar, volgens hen, een vergelijkbare verkeerssituatie bestaat. Zij stellen dat het verkeer op de Zandschelweg veelvuldig gebruik maakt van de berm langs die weg.

[appellant sub 6], [appellant sub 9], [appellant sub 5], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 10] betogen voorts dat, het overige deel van de parallelweg met een breedte van 5,50 meter, ook te smal en verkeersonveilig is. Zij voeren hiertoe aan dat de raad zich ten onrechte op het standpunt stelt dat een breedte van 5,50 meter voldoende is voor fietsers,

auto's en landbouwvoertuigen om elkaar te passeren en dat bij die breedte geen afzonderlijk fietspad hoeft te worden aangelegd. Ter zitting hebben zij naar voren gebracht dat de raad er ten onrechte geen rekening mee heeft gehouden dat in bepaalde seizoenen meer landbouwvoertuigen over de parallelweg rijden. Volgens [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9], [appellant sub 10] is de raad bij de voorbereiding van het plan ten onrechte uitgegaan van verouderde verkeersgegevens.

5.1. De raad staat op het standpunt dat de beoogde parallelweg in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De raad wijst erop dat de breedte is onderzocht en in een verkeersveiligheidsaudit is getoetst. Op grond daarvan heeft de raad geconcludeerd dat de parallelweg zowel met een breedte van 4,50 meter als een breedte van 5,50 meter verkeersveilig is. Hieraan zijn geactualiseerde verkeersgegevens tot en met 2017 ten grondslag gelegd. De raad wijst erop dat bij de wegdelen met een breedte van 4,50 meter een maximum snelheid van 30 kilometer per uur zal gelden. Bij deze lage snelheid is het volgens de raad niet nodig om de berm te verharderen met bijvoorbeeld grasbetontegels.

5.2. In de bestaande situatie is de N270 een provinciale weg, waar een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur geldt. De weg bestaat uit één rijstrook per richting. De weg wordt gebruikt door alle motovoertuigen, waaronder landbouwvoertuigen, en fietsers. Langs grote delen van de provinciale weg ligt een apart fietspad. Er zijn diverse aansluitingen vanuit aanliggende bedrijfs- en/of woonpercelen direct op de N270. De plantoelichting, paragraaf 2.1, vermeldt dat deze aansluitingen problemen opleveren voor de doorstroming en verkeersveiligheid.

5.3. Met het voorliggende plan is de herinrichting van de N270 beoogd met de aanleg van een parallelstructuur langs de N270. In de plantoelichting, paragraaf 2.2.3, staat dat daarmee wordt bereikt dat landbouwverkeer niet meer op de hoofdweg hoeft te rijden, zodat de doorstroming, de verkeerssituatie en verkeersveiligheid sterk worden verbeterd. Voor fietsers zullen op de parallelweg, waar gemengde verkeersafwikkeling als uitgangspunt geldt, fietssuggestiestroken worden aangebracht. Verder worden op de N270 de inritten van de percelen verplaatst naar de parallelweg, waardoor de hoofdweg niet meer wordt belast met afslaand en opdraaiend verkeer.

De beoogde parallelweg heeft een breedte van 5,50 meter en op een drietal locaties een breedte van 4,50 meter. De drie wegdelen met een breedte van 4,50 meter hebben elk een lengte van ongeveer 35 tot ongeveer 70 meter en in totaal een lengte van ongeveer 150 meter. Op deze drie wegdelen zal een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur gelden.

5.4. Bij de voorbereiding van het plan is de verkeersveiligheid van de beoogde parallelstructuur onderzocht. De resultaten daarvan zijn opgenomen in het rapport "Verkeersveiligheidsaudit N270 Deurne - Limburgse grens" van DTV Consultants van 11 december 2017, opgenomen als bijlage 13 bij de plantoelichting (hierna: Verkeersveiligheidsaudit). Daarin staat dat de aanleg van een strook bermverharding van 0,40 cm aan beide zijden bij een breedte van 4,50 meter het voor voertuigen makkelijker maakt om elkaar te passeren.

5.5. Het verkeersveiligheidsonderzoek is in 2018 aangevuld. De "Memo Verkeersveiligheidsaudit verbreding parallelstructuur" van DTV Consultants van 25 september 2018 (hierna: Aanvulling verkeersveiligheidsaudit) is opgenomen als bijlage 20 bij de plantoelichting. Daarin wordt verwezen naar het Handboek Wegontwerp 2013 - Erftoegangswegen (CROW-publicatie 329). Volgens deze CROW-publicatie geldt bij een

maximumsnelheid van 30 kilometer per uur een horizontale verkeersruimte van 3,30 m voor een landbouwvoertuig exclusief lading en 1,00 m voor een fietser. In de Aanvulling verkeersveiligheidsaudit staat verder dat het in sommige gevallen wenselijk is om een breder wegprofiel aan te houden dan vanuit het oogpunt van verkeersruimte strikt noodzakelijk is. Zo is de aanwezigheid van landbouwverkeer een aandachtspunt bij wegvakken op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Onder verwijzing naar de CROW-publicatie 329 vermeldt de Aanvulling verkeersveiligheidsaudit dat zogenoemde kritische profielen vermeden moeten worden bij gemengde afwikkeling van auto- en fietsverkeer. Vermeld wordt dat sprake is van een kritisch profiel als de passage van een fietser door een auto of landbouwvoertuig wel mogelijk is, maar hierbij (te) dicht langs de fietsers wordt gereden. De Aanvulling verkeersveiligheidsaudit concludeert daarom dat een landbouwvoertuig en een fietser elkaar veilig kunnen passeren op een parallelweg met een breedte van 4,50 meter als aan weerszijden grasbetonstroken van ongeveer 0,60 meter worden aangelegd.

De raad wijst er echter op dat uit de Aanvulling verkeersveiligheidsaudit volgt dat het aantal ontmoetingen tussen fietsers en landbouwvoertuigen op de versmalde trajectdelen beperkt is. Bij de voorbereiding van het plan is uitgegaan van verkeersgegevens, geactualiseerd tot en met 2017. Hieruit volgt dat in het drukste uur het aantal ontmoetingen bij de versmalde trajectdelen tussen fietsers en landbouwvoertuigen naar verwachting onder de 0,1 zal zijn. De raad stelt zich op het standpunt dat, gelet op deze verkeersintensiteit in combinatie met een maximumsnelheid van 30 kilometer, sprake is van een verkeersveilige situatie bij de versmalde trajectdelen en dat het niet nodig is om daar graskanttegels te plaatsen of een apart fietspad aan te leggen. De raad wijst er voorts op dat de drie versmalde trajectdelen elk slechts een lengte van ongeveer 35 tot ongeveer 70 meter en in totaal een lengte van ongeveer 150 meter hebben en dat deze trajectdelen duidelijk zichtbaar worden gemaakt aan de hand van verkeersborden en wegmarkeringen.

Over de verwijzing naar de Zandschelweg overweegt de Afdeling als volgt. De raad heeft er in het verweerschrift terecht op gewezen dat de situatie ter plaatse van de Zandschelweg niet vergelijkbaar is met de situatie ter plaatse van de in het plan voorziene wegdelen van de parallelweg met een breedte van 4,50 meter. De Zandschelweg heeft inclusief overrijdbare grastegels een totale breedte van 4,35 meter en is daarmee smaller dan de beoogde parallelweg. Verder is de maximumsnelheid op de Zandschelweg 60 kilometer per uur in tegenstelling tot een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op de beoogde versmalde trajectdelen van de parallelweg. De raad wijst erop dat automobilisten op de Zandschelweg als gevolg van de hogere snelheid breder zullen uitwijken dan bij een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

De betogen falen.

5.6. Over wegdelen van de parallelweg met een breedte 5,50 meter staat in de Aanvulling verkeersveiligheidsaudit dat volgens de CROW-publicatie 329 bij een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur een horizontale verkeersruimte van 3,60 m voor een landbouwvoertuig exclusief lading en 1,00 m voor een fietser wordt aanbevolen. De raad wijst erop dat er nog 0,90 meter ruimte op de rijbaan overblijft. De raad stelt zich op het standpunt dat, nu bij de wegdelen van de parallelweg met een breedte 5,50 meter kan worden voldaan aan de in de CROW-richtlijnen aanbevolen horizontale verkeersruimte, er voldoende ruimte is voor fietsers, auto's en landbouwvoertuigen om elkaar te passeren en dat bij die breedte geen afzonderlijk fietspad hoeft te worden aangelegd. De raad wijst er voorts op dat ter verdere verbetering van de veiligheid van fietsers op de parallelweg, waar deze 5,50 meter is, fietssuggestiestroken zullen worden aangebracht.

Voor zover ter zitting is aangevoerd dat de raad er ten onrechte geen rekening mee heeft gehouden dat er tijdens bepaalde seizoenen meer landbouwverkeer over de parallelweg rijdt, wijst de Afdeling erop dat uit verkeersgegevens tot en met 2017 volgt dat het aantal landbouwvoertuigen, net als het aantal fietsers, beperkt is. Volgens de plantoelichting is er rekening mee gehouden dat de hoeveelheid landbouwverkeer seizoensgebonden is, met dien verstande dat alleen gedurende bepaalde maanden meer landbouwvoertuigen over de parallelweg rijden. In de bestaande situatie rijden in de drukste richting maximaal vijf voertuigen in een spitsperiode van vier uur. In de plantoelichting is geconcludeerd dat de kans dat op een werkdag een fietser langs een landbouwvoertuig of vrachtwagen rijdt niet groot is. De kans dat daarbij ongevallen gebeuren is nog veel kleiner, zodat volgens de raad de gekozen inrichting voor de parallelweg, ook gedurende maanden dat er meer landbouwverkeer rijdt, als veilig kan worden beschouwd.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de parallelweg, voor zover het betreft de wegdelen met een breedte van 5,50 meter, te smal en verkeersonveilig is.

Het betoog faalt.

Fietssuggestiestroken

6. [appellante sub 11] voert aan dat de raad ten onrechte niet heeft onderbouwd waarom op de parallelweg voor de delen met een breedte van 5,50 meter fietssuggestiestroken zijn beoogd. Omdat daarvoor volgens [appellante sub 11] niet voldoende ruimte is, had de raad in plaats van de fietssuggestiestroken moeten volstaan met het aanbrengen van kantmarkeringen.

6.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat in de memo verkeersveiligheidsaudit van 26 maart 2018 is onderbouwd waarom is gekozen voor fietssuggestiestroken en niet is volstaan met kantmarkeringen. De memo verkeersveiligheidsaudit is als bijlage 15 bij de plantoelichting opgenomen. In deze memo is onder punt 1.7 ingegaan op de beoogde fietssuggestiestroken. Bij de delen van de parallelweg met een breedte van 5,50 meter zal een fietssuggestiestrook worden aangebracht met een minimale netto breedte van 0,90 meter. Op de drie wegdelen van de parallelweg met een breedte van 4,50 meter wordt alleen een kantmarkering aangebracht. De memo verkeersveiligheidsaudit vermeldt dat volwaardige fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn bij verkeersintensiteiten hoger dan 2.000 tot 2.500 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersintensiteiten bij de N270 liggen echter lager. Daarnaast wijst de raad erop dat volgens de Ontwerpwijzer fietsverkeer, CROW-publicatie 351, voor volwaardige fietsvoorzieningen een breedte van minimaal 1,70 meter wordt aanbevolen. De parallelweg heeft, op een drietal punten na, een breedte van 5,50 meter. Uitgaande van de in de CROW-publicatie 329 aanbevolen richtlijnen voor de horizontale verkeersruimte van beide voertuigen, is het bij deze breedte voor een landbouwvoertuig en een personenauto mogelijk om elkaar, met gepaste snelheid, op de rijbaan te passeren. Ook fietsers kunnen bij deze breedte, met gepaste snelheid, veilig worden ingehaald.

De Aanvulling Verkeersveiligheidsaudit vermeldt dat een gemengde afwikkeling van het verkeer op de parallelweg wenselijk is. Omdat op de parallelweg met een breedte van 5,50 meter geen volwaardige fietsvoorziening met een minimale breedte van 1,70 meter mogelijk is, is in de Aanvulling Verkeersveiligheidsaudit aanbevolen om alleen een kantmarkering aan te brengen.

De raad heeft aangegeven dat, ondanks de aanbeveling om alleen kantmarkeringen aan te

brengen, ervoor is gekozen om op de parallelweg voor fietsers fietssuggestiestroken aan te brengen. Deze fietssuggestiestroken hebben een minimale netto breedte van 0,90 meter. De raad heeft aangegeven dat hiervoor bewust is gekozen, omdat het voorzien in een fietssuggestiestrook, die weliswaar smaller is dan een volwaardige fietsvoorziening, veiliger is geacht dan het voorzien in alleen een kantmarkering op de parallelweg zonder een fietsstrook.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet heeft onderbouwd waarom op de parallelweg voor de delen met een breedte van 5,50 meter fietssuggestiestroken zijn beoogd en niet is gekozen voor het aanbrengen van kantmarkeringen.

Het betoog faalt.

Trilling

7. [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9], [appellant sub 10] betogen dat de raad ten onrechte de memo "Onderzoek trillingshinder bestemmingsplan N270" van 28 juni 2018 van Arcadis (hierna: de memo "Onderzoek trillingshinder") aan het plan ten grondslag heeft gelegd. Zij voeren hiertoe aan dat in deze memo ten onrechte wordt geconcludeerd dat het plan niet zal leiden tot een onaanvaardbare toename van trillingshinder als gevolg van het gebruik van de parallelweg. Zij stellen dat de raad heeft miskend dat landbouwvoertuigen als gevolg van het plan niet meer over de hoofdweg zullen rijden, maar over de beoogde parallelweg die op kortere afstand van hun woningen zal komen te liggen.

7.1. De memo "Onderzoek trillingshinder" is als bijlage 18 bij de plantoelichting opgenomen. Bij het onderzoek is uitgegaan van de "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen" van de Stichting Bouwresearch (hierna: SBR), te weten SBR Trillingsrichtlijn A: Schade aan bouwwerken, Meet- en beoordelingsrichtlijn Hinder voor personen in gebouwen en Meet- en beoordelingsrichtlijn Storing aan apparatuur. In de memo staat dat trillingsniveaus toenemen bij hogere aslasten en hogere rijsnelheden. Ook een oneffen wegoppervlak resulteert in hogere trillingsniveaus. Zo zullen klinkerverhardingen in het algemeen tot grotere trillingen leiden dan asfaltwegen. Ook door oneffenheden in de vorm van fysieke verkeersdrempels kunnen de trillingen toenemen. Echter, door een goed wegontwerp en een goede uitvoering is het risico op trillingshinder beheersbaar.

De memo vermeldt dat er geen trillingshinder als gevolg van de reconstructie wordt verwacht, omdat de verkeerskarakteristiek (het aantal passages, de aslasten en de rijsnelheid) op de hoofdweg niet wijzigt en de hoofdweg wordt voorzien van één egale laag asfalt. Ook de parallelweg wordt voorzien van een egale asfaltverharding. Verder wordt de rijsnelheid op de parallelweg beperkt tot 60 kilometer per uur en bij de versmallingen tot 30 kilometer per uur. Om overschrijdingen van deze maximale snelheid te voorkomen worden er optische verkeersdrempels, dus zonder fysieke aanpassingen op het wegvlak, op de parallelweg aangebracht. In de memo wordt er voorts op gewezen dat tussen de woningen en de wegverharding een strook met een minimale breedte van 4,50 m vrij blijft, zodat directe overdracht van trillingen naar de bebouwing niet zal plaatsvinden. In de memo staat verder dat, uit geotechnisch onderzoek naar de ondergrondssituatie langs de N270, is gebleken dat de ondergrond uit zandgrond bestaat en dat er geen slappe stoorlagen zijn aangetroffen, die de demping van trillingen in de omgeving ongunstig kunnen beïnvloeden. Aan de hand van deze uitgangspunten is in de memo geconcludeerd dat wordt verwacht dat er geen trillingshinder optreedt als gevolg van passages van het gemotoriseerde verkeer op

de parallelweg.

In hetgeen is aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat deze memo zodanige gebreken dan wel leemte in kennis vertonen dat de raad zich hierop niet mocht baseren voor wat betreft zijn standpunt dat het plan wat het aspect trilling betreft in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Hierbij is mede in aanmerking genomen dat de raad heeft toegelicht dat in de memo onder de passages van gemotoriseerd verkeer op de parallelweg mede is begrepen het landbouwverkeer.

Het betoog faalt.

Geluid

8. [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9] en [appellant sub 10] vrezen voor een onaanvaardbare aantasting van hun woon- en leefklimaat, vanwege geluid. Zij betogen dat de raad ten onrechte het rapport "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, reconstructie N270 Deurne-Limburgsegrens" van 17 december 2018 van Arcadis (hierna: het rapport akoestisch onderzoek) aan het plan ten grondslag heeft gelegd.

[appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9], [appellant sub 10] voeren hiertoe aan dat daarin ten onrechte niet is ingegaan op geluidsoverlast als gevolg van landbouwverkeer en vrachtverkeer op de parallelweg, die op korte afstand van hun woningen wordt aangelegd. Ten onrechte wordt voor de parallelweg geen geluidsarm asfalt gebruikt, zo stellen zij.

[appellant sub 3] en [appellant sub 4] voeren in dit verband aan dat in het rapport akoestisch onderzoek terzake van de reconstructie van de N270 ten onrechte niet de toename van verkeersintensiteit op de N279 en de toename van verkeersintensiteit als gevolg van de ontwikkeling van de haven Ooijen-Wanssum zijn betrokken. Voorts stellen [appellant sub 3] en [appellant sub 4] dat in het rapport akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening is gehouden geluidhinder als gevolg van de verkeersdrempels bij hun woningen aan de [locatie 1] en [locatie 2].

8.1. De raad erkent dat de met het plan beoogde herinrichting van de N270 gevolgen zal hebben voor de omgeving, maar stelt dat het plan niet zal leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat, voor zover het betreft het akoestisch perspectief.

8.2. Bij de voorbereiding van het plan is akoestisch onderzoek verricht. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het rapport akoestisch onderzoek, dat als bijlage 2 bij de plantoelichting is opgenomen. Bij het onderzoek is voor de berekeningen gebruik gemaakt van het computerprogramma Geomilieu (versie 4.10). De berekeningen met dit computerprogramma zijn in overeenstemming met standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierin is voorgeschreven dat rekening gehouden wordt met alle factoren die van belang zijn, zoals onder meer de samenstelling van het verkeer, het wegdektype, de afstandsreducties, de reflecties, de afschermingen, de bodem- en luchtdemping, de helling- en kruispuntcorrecties en de hoogteligging van de weg. Onderzocht is of na de realisatie van het plan sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, voor zover het om geluid gaat (paragraaf 5.7). Het rapport akoestisch onderzoek vermeldt dat er geen cumulatie is met andere geluidbronnen (zoals railverkeer, industrie, scheepvaart). Bij de berekening van de cumulatieve geluidbelasting is uitgegaan van het wegverkeer, met als maatgevende geluidbron de N270.

In paragraaf 3.3 van het rapport akoestisch onderzoek staat dat voor de berekening van de

geluidbelasting als gevolg van het plan, is uitgegaan van de verkeersgegevens uit 2016, die zijn aangeleverd door de provincie. De raad wijst erop dat hieruit volgt dat ook rekening is gehouden met de samenstelling van het verkeer, daaronder begrepen landbouwverkeer en vrachtverkeer.

Tevens is in het rapport akoestisch onderzoek voor de berekening van het geluidniveau als gevolg van de reconstructie van de N270, rekening gehouden met de beoogde herinrichting van de N279. De raad wijst erop dat bij het akoestisch onderzoek voor de reconstructie van de N270 bij de berekening van de verkeersintensiteit ook de verkeerstoename vanuit de N279 is meegenomen.

In paragraaf 5.7 van het rapport akoestisch onderzoek is ingegaan op de omstandigheid dat de in het plan voorziene aanleg van een parallelweg tussen de N270 en de daarlangs gelegen woningen, de afstand van die woningen tot het wegverkeer op de parallelweg kleiner is dan de afstand van die woningen tot het wegverkeer op de hoofdweg N270. Geconcludeerd wordt, dat uit de berekening van de geluidbelasting als gevolg van het plan op de woningen langs de N270 inclusief de parallelstructuur volgt, dat, ondanks de aanleg van de parallelstructuur, de geluidbelasting bij de gevels van de woningen juist afneemt, onder meer vanwege het gebruik van geluidsarm asfalt op de hoofdweg en het plaatsen van geluidsschermen. Bij iedere woning is sprake van tenminste één geluidluwe gevel, waarbij de geluidgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. Ook in de tuin bij de geluidluwe gevel wordt deze waarde niet overschreden.

Over het gebruik van geluidsarm asfalt op de parallelweg staat in het rapport akoestisch onderzoek dat de geluidbijdrage van de hoofdweg N270, zonder de parallelstructuur, bepalend is. Onder verwijzing naar dit rapport en de daarbij gebruikte verkeersgegevens uit 2016 heeft de raad in de plantoelichting, in paragraaf 2.2.3, aangegeven dat niet is gekozen voor het gebruik van geluidsarm asfalt op de parallelweg, omdat dit gebruik geen effect zal hebben op het geluidniveau als gevolg van het plan. Het geluidniveau van de hoofdweg zal vanwege de hogere verkeersintensiteit ten opzichte van de parallelweg de overhand hebben. De raad heeft toegelicht dat het geluid van de parallelweg verwaarloosbaar is ten opzichte van het geluid van de hoofdweg.

De haven Ooijen-Wanssum ligt op ongeveer 20 kilometer ten oosten van het plangebied. De haven is vanuit Deurne bereikbaar via de N270. De raad heeft erop gewezen dat bij het akoestisch onderzoek voor de reconstructie van de N270 ook de verkeersintensiteit als gevolg van vastgestelde projecten in de omgeving zijn meegenomen, waaronder de aanpassing van de wegen in het project Ooijen-Wanssum.

Over het betoog over de verkeersdrempels bij de woningen van [appellant sub 3] en [appellant sub 4] overweegt de Afdeling dat de raad deze in redelijkheid niet bij het akoestisch onderzoek van het voorliggende plan hoefde te betrekken. Allereerst betreft het plaatsen van de verkeersdrempels een uitvoeringsaspect. Daarnaast heeft de raad erop gewezen dat de door [appellant sub 3] en [appellant sub 4] bedoelde verkeersdrempels zijn voorzien bij de hoek Langstraat en Haageind. Deze drempels liggen buiten het plangebied van het voorliggende plan en zijn reeds toegestaan op grond van het bestemmingsplan "Walsberg, eerste herziening", vastgesteld op 30 mei 2017.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9] en [appellant sub 10] hebben aangevoerd geen aanknopingspunten om aan de juistheid van het rapport akoestisch onderzoek te twijfelen. Niet is gebleken dat het akoestisch onderzoek

zodanige gebreken dan wel leemten in kennis vertoont, dat de raad dit niet aan het bestreden besluit ten grondslag heeft mogen leggen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich, mede onder verwijzing naar het rapport akoestisch onderzoek, in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan bij hun woningen niet zal leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat, voor zover het betreft het aspect geluid. De betogen falen.

Waterhuishouding

9. [appellant sub 1], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9] en [appellant sub 10] vrezen voor wateroverlast als gevolg van het plan. Zij stellen dat er onvoldoende rekening is gehouden met de waterhuishoudkundige effecten van het plan. Zij vinden dat het afwateringssysteem ten onrechte niet in het plan is opgenomen, maar pas bij de uitvoering wordt uitgewerkt.

9.1. De raad staat op het standpunt dat voldoende rekening is gehouden met de waterhuishoudkundige aspecten. Hij wijst op het positieve advies van het waterschap Aa en Maas.

9.2. In artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening staat dat een bestemmingsplan en een ontwerp hiervan vergezeld gaan van een toelichting, waarin een beschrijving is neergelegd van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

9.3. In paragraaf 4.7 van de plantoelichting is ingegaan op de waterhuishouding. Daarin wordt verwezen naar de Waterparagraaf N270 van 17 september 2018, die als bijlage 6 bij de plantoelichting is opgenomen en waarin de resultaten van het onderzoek naar de waterhuishoudkundige situatie als gevolg van het plan zijn opgenomen. Het doel van het onderzoek is om een ontwerp te geven voor de opvang van afstromend hemelwater. De waterparagraaf vermeldt dat het afstromende hemelwater van de nieuwe N270 met de parallelstructuur niet zal worden geloosd op het oppervlaktewater, maar dat de waterberging, net als in de bestaande situatie, zal plaatsvinden middels de droogvallende berm sloten (greppels). In de waterparagraaf, tabel 4, is de benodigde waterbergingscompensatie weergegeven. Daarbij is niet alleen rekening gehouden met de toename van verhard oppervlak, maar met het totale verharde wegoppervlak en ook met een gevoeligheidsfactor. De totale benodigde waterbergingscompensatie is berekend op 3.817 m³. In het ontwerp bedraagt de totale beschikbare berging 4.884 m³. In de waterparagraaf is geconcludeerd dat er voldoende bergingscapaciteit in het ontwerp is opgenomen. Voorts is vermeld dat het ontwerp bij de uitvoering van het plan nader zal worden uitgewerkt, zodat per deelgebied voldoende berging aanwezig is. De plantoelichting vermeldt dat het onderzoek tot stand is gekomen in overleg met het waterschap Aa en Maas en dat het waterschap akkoord is met hetgeen in de waterparagraaf is opgenomen. De plantoelichting vermeldt voorts dat de voor de waterberging noodzakelijke voorzieningen zijn toegestaan binnen de bestemming "Verkeer" en dat daarvoor ook voldoende ruimte aanwezig is. De raad wijst hierbij op artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder g en i, van de planregels.

Gezien het vorenstaande heeft de raad zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de gevolgen van de in het plan voorziene ontwikkelingen voor de waterhuishouding voldoende zijn gezien.

Het betoog faalt.

Dwarsprofielen

10. [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9] en [appellant sub 10] betogen dat uit de via www.ruimtelijkeplannen.nl beschikbaar gestelde digitale verbeelding, niet blijkt welke van de zeven dwarsprofielen ter plaatse van de aanduiding "dwarsprofiel" is voorzien. Dat levert een rechtsonzekere situatie voor hen op.

10.1. Op de verbeelding is te zien dat aan zeven punten op de N270 de aanduiding "dwarsprofiel" is toegekend.

In artikel 3, lid 3.3.2, van de planregels staat dat ter plaatse van de aanduiding "dwarsprofiel" de hoofdrijbanen en de parallelbanen dienen te worden ingericht overeenkomstig het in bijlage 1 "Dwarsprofielen" bij de planregels aangegeven dwarsprofiel.

In deze bijlage zijn zeven dwarsprofielen, te weten dwarsprofiel A tot en met G, opgenomen.

De raad wijst erop dat de N270 in de verbeelding is afgebeeld als een langgerekt plangebied van west naar oost. De raad heeft verklaard dat de meest westelijke aanduiding "dwarsprofiel" correspondeert met dwarsprofiel A in de bijlage en dat de meest oostelijke aanduiding "dwarsprofiel" correspondeert met dwarsprofiel G. De raad wijst erop dat dit op de analoge verbeelding ook zo is opgenomen. Ook in het Voorlopige wegontwerp, dat als bijlage 1 bij de plantoelichting is opgenomen, zijn de dwarsprofielen aangeduid met de letters A tot en met G. Ter zitting heeft de raad verklaard dat het wel de bedoeling was om de aanduiding van de dwarsprofielen met de letter A tot en met G ook op te nemen in de digitale verbeelding, maar dat dit abusievelijk niet is gebeurd. De raad heeft toegezegd dat dit zal worden aangepast.

Gelet hierop is de Afdeling aanleiding van oordeel dat het plan, voor zover het betreft de digitale verbeelding, en voor zover daarin voor elk van de zeven aanduidingen "dwarsprofiel" niet ook de letter A, B, C, D, E, F, of G is opgenomen, niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid en is vastgesteld in strijd met de rechtszekerheid.

Het betoog slaagt.

Belangen van individuele appellanten

-[appellant sub 1]

Geluid

11. [appellant sub 1] is eigenaar van het perceel [locatie 3]. De woning op het perceel ligt op ongeveer 25 m van de aansluiting van de Bivakweg op de Langstraat.

[appellant sub 1] vreest voor een onaanvaardbare toename van geluid als gevolg van het plan bij zijn woning. Hij wijst in dit verband op de geluidsoverlast als gevolg van de beoogde verhoging bij de aansluiting van de Bivakweg op de Langstraat. Ten onrechte is in plaats van deze verhoging niet gekozen voor markeringen op het wegdek en verkeersborden. Het geluid als gevolg van afremmend en optrekkend verkeer, met name landbouw- en vrachtverkeer, is ten onrechte niet bij het akoestisch onderzoek betrokken. Ook is voor de parallelweg ten onrechte geen geluidsarm asfalt gebruikt, zo stelt [appellant sub 1].

11.1. De Afdeling verwijst naar hetgeen hierboven onder 8.2 over geluid is overwogen. In aanvulling daarop overweegt de Afdeling als volgt. De woning van [appellant sub 1] is gebouwd in 2013. Voor zijn woning is in 2011 een hogere waarde vanwege de

N270/Langstraat vastgesteld. Deze hogere waarde bedraagt 56-58 dB. Bij het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting als gevolg van het plan berekend voor deze woning. Uit het rapport akoestisch onderzoek volgt dat als gevolg van het plan deze hogere waarde niet wordt overschreden. Uit bijlage E bij dat rapport volgt dat de geluidbelasting bij de woning als gevolg van het plan afneemt.

Over de gestelde geluidbelasting als gevolg van de verhoging bij de aansluiting van de Bivakweg op de Langstraat, overweegt de Afdeling dat de raad de verhoging niet in het plan heeft vastgelegd, omdat de verhoging valt onder weginrichting en dus de uitvoering van de bestemming "Verkeer" betreft. De raad heeft erop gewezen dat de verhoging wel is opgenomen in het Voorlopige wegontwerp, waarin de uitvoering van de herinrichting van de N270 indicatief is weergegeven. Het Voorlopige wegontwerp is als bijlage 1 bij de plantoelichting opgenomen. De raad heeft verklaard dat bewust is gekozen voor een verhoging, en niet voor wegmarkeringen of verkeersborden, bij de aansluiting van de Bivakweg op de Langstraat, om de snelheid van het verkeer ter plaatse beter te kunnen beheersen en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten. Mede vanwege de afstand van de aansluiting tot de woning van [appellant sub 1], ongeveer 25 meter, en in aanmerking genomen dat uit het rapport akoestisch onderzoek volgt dat wordt voldaan aan de hogere waarden, heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat niet te verwachten is dat het plan zal leiden tot een onaanvaardbare toename van geluid bij de woning van [appellant sub 1]. De Afdeling ziet in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op dit standpunt heeft kunnen stellen.

Het betoog faalt.

Waterhuishouding

12. [appellant sub 1] vreest voor wateroverlast bij zijn perceel als gevolg van het plan. Hij wijst erop dat de bermsloot bij zijn perceel is wegbestemd. Volgens [appellant sub 1] heeft de raad er ten onrechte geen rekening mee gehouden dat zonder bermsloot het regenwater vanaf de weg naar zijn lager gelegen perceel zal stromen.

12.1. De Afdeling verwijst naar hetgeen hierboven onder 9.3 over waterhuishouding is overwogen. In aanvulling daarop overweegt de Afdeling als volgt. De raad heeft ter zitting, onder verwijzing naar de plantoelichting en de Waterparagraaf, verklaard dat het plan voldoende mogelijkheden biedt om afstromend hemelwater op te vangen, bijvoorbeeld door middel van goten, kolken of riolering. De raad heeft er verder op gewezen dat de voor de waterberging noodzakelijke voorzieningen zijn toegestaan binnen de bestemming "Verkeer" en dat daarvoor ook voldoende ruimte aanwezig is. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad bij de voorbereiding van het plan geen rekening heeft gehouden met de opvang van afstromend hemelwater bij het perceel van [appellant sub 1].

Het betoog faalt.

-[appellant sub 3] en [appellant sub 4]

Adres- en straatnaamgegevens

13. [appellant sub 3] woont op het perceel [locatie 2].

[appellant sub 4] woont op het perceel [locatie 1].

[appellant sub 3] en [appellant sub 4] betogen dat de adressen [locatie 1] en [locatie 2] (nog) niet juist in de gemeentelijke basisadministratie zijn geregistreerd. Volgens de

basisadministratie liggen de percelen aan de Vliersingel. [appellant sub 3] en [appellant sub 4] vrezen dat daardoor bij de voorbereiding van het plan van een onjuiste locatie van hun percelen is uitgegaan.

13.1. De raad stelt terecht dat de registratie van de percelen in de gemeentelijke basisadministratie los staat van de bestemmingsplanprocedure. De raad heeft aangegeven dat de gemeente nog bezig is met de verwerking van de juiste adres- en straatnaamgegevens in de gemeentelijke basisadministratie. Hij wijst erop dat, ongeacht geregistreerde adres- en straatnaamaanduiding, bij de voorbereiding van het plan is uitgegaan van de juiste locatie en de juiste afstanden van de percelen tot de N270 en de parallelweg. De raad heeft verder aangegeven dat, vooruitlopend op de juiste registratie in de gemeentelijke basisadministratie, de ondergrond van de verbeelding van het plan en de ondergrond van het voorlopig wegontwerp zo zijn aangepast, dat de juiste straatnaam in de verbeelding en het wegontwerp staat. Gelet op het vorenstaande heeft de raad zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat [appellant sub 3] en [appellant sub 4] bij de voorbereiding van het plan is uitgegaan van de juiste locatie van hun percelen.

Het betoog faalt.

Planbegrenzing

14. [appellant sub 3] en [appellant sub 4] betogen dat hun percelen ten onrechte niet binnen de grenzen van het bestemmingsplan zijn opgenomen. Zij wijzen er in dit verband op dat de grenzen van het werkplan ten onrechte afwijken van de grenzen van het bestemmingsplan.

14.1. De raad komt beleidsruimte toe bij het bepalen van de begrenzings van een bestemmingsplan. Deze ruimte is echter niet zo groot dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Gelet op wat [appellant sub 3] en [appellant sub 4] hebben aangevoerd, is de Afdeling van oordeel dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. De Afdeling neemt daarbij in aanmerking dat geen sprake is van een zodanige ruimtelijke samenhang tussen de percelen van [appellant sub 3] en [appellant sub 4] en de gronden in het plangebied, dat maakt dat de percelen van [appellant sub 3] en [appellant sub 4] in het plan hadden moeten worden opgenomen. Hierbij betreft de Afdeling dat de raad heeft verklaard dat de gronden van [appellant sub 3] en [appellant sub 4] niet zijn benodigd voor het plan. Ook hoeft de bestemming van de percelen niet te worden gewijzigd voor de beoogde herinrichting van de N270. De raad wijst er verder op dat de omstandigheid dat een deel van hun gronden binnen het werkplan vallen, niet betekent dat de bestemming ter plaatse zal worden gewijzigd, maar dat deze gronden nodig zijn voor het uitvoeren van het plan, voor het feitelijk aanleggen van de weg.

Het betoog faalt.

Verkeersdrempels

15. [appellant sub 3] en [appellant sub 4] betogen dat de verkeersdrempels, die bij hun percelen zijn beoogd, ten onrechte niet in het plan zijn opgenomen.

15.1. De raad heeft zich terecht op het standpunt gesteld dat het plaatsen van de verkeersdrempels een uitvoeringsaspect betreft, dat niet in het plan hoeft te worden vastgelegd. Daarnaast heeft de raad heeft erop gewezen dat de door [appellant sub 3] en

[appellant sub 4] bedoelde verkeersdrempels zijn voorzien bij de hoek Langstraat en Haageind. Deze drempels liggen buiten het plangebied van het voorliggende plan en zijn reeds toegestaan op grond van het bestemmingsplan " Walsberg, eerste herziening", vastgesteld op 30 mei 2017. In het aangevoerde heeft de raad in redelijkheid geen aanleiding hoeven zien om deze verkeersdrempels in het voorliggende plan op te nemen. Het betoog faalt.

-[appellant sub 5]

Alternatief

16. [appellant sub 5] woont op het perceel [locatie 4].

[appellant sub 5] betoogt dat onvoldoende is onderbouwd waarom er bij zijn perceel niet voor is gekozen om de parallelweg direct naast de hoofdweg te situeren, zodat deze verder van zijn woning komt te liggen. Hij wijst erop dat hier wel voor is gekozen bij de percelen [locatie 5] en [locatie 6].

16.1. De raad heeft in de zienswijzennota aangegeven dat bij de herinrichting van de N270 ter hoogte van het perceel van [appellant sub 5] is gekozen voor een zo groot mogelijke verkeersveiligheid. De door [appellant sub 5] voorgestelde verschuiving van de parallelweg tot direct naast de hoofdweg doet afbreuk aan de verkeersveiligheid, omdat door deze verschuiving de twee types wegen te dicht op elkaar komen te liggen en het verschil tussen hoofdweg en parallelweg onduidelijk wordt. De raad wijst erop dat bij het perceel van [appellant sub 5] voldoende ruimte is om de parallelweg gescheiden van de hoofdweg aan te leggen. Er is bij het perceel van [appellant sub 5] voor gekozen om de parallelweg ter plaatse van de sloot aan te leggen en een andere oplossing voor de afwatering te kiezen. Voor deze inrichting zijn geen gronden van het woonperceel van [appellant sub 5] benodigd. De raad heeft voorts aangegeven dat bij de percelen [locatie 5] en [locatie 6] sprake is van een andere situatie. Daar is er, zo stelt de raad, uit noodzaak wel voor gekozen om de parallelweg dicht bij de hoofdweg te plaatsen vanwege onvoldoende ruimte, waardoor anders ruimtebeslag op de percelen 67 en 69 noodzakelijk was geweest. De raad wijst erop dat de afstand van de woningen op die percelen tot de beoogde parallelweg ongeveer 6 meter is. De afstand van de woning van [appellant sub 5] tot de beoogde parallelweg is ongeveer 12 meter.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad bij de voorbereiding van het plan het door [appellant sub 5] voorgestane alternatief onvoldoende heeft gezien of zijn belangen onvoldoende heeft meegewogen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad in redelijkheid een groter gewicht kunnen toekennen aan het algemeen belang bij de beoogde herinrichting van de N270 en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid dan aan het belang van [appellant sub 5] bij het vergroten van de afstand van de parallelweg tot zijn woning.

Het betoog faalt.

-[appellant sub 7]

Alternatief

17. [appellant sub 7] woont op het perceel [locatie 7]. Daar is ook zijn bedrijf gevestigd.

[appellant sub 7] stelt dat onvoldoende is onderbouwd waarom er niet voor is gekozen om de hoofdweg en de parallelweg in zuidoostelijke richting te verschuiven door te voorzien in een flauwe bocht in het tracé, zodat deze verder van zijn perceel en zijn woning komen te liggen.

Hij wijst erop dat dit ter hoogte van de kruising van de Padbrugseweg en de Nachtegaalweg wel mogelijk is geacht.

17.1. Bij de voorbereiding van het plan zijn in de ontwerpfase verschillende alternatieven gezien. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het rapport "Alternatiefafweging project N270: 2009 tot heden" (hierna: het rapport Alternatiefafweging). In dit rapport, op bladzijde 10, is ook het alternatief van het verschuiven van de weg tussen Riet en Nachtegaalweg, aan welk deel van de weg ook het perceel van [appellant sub 7] ligt, in zuidelijke richting gezien. De raad heeft er allereerst op gewezen dat het verschuiven van de as van de weg afdoet aan de verkeersveiligheid ter plaatse. Hij wijst erop dat de weg, volgens de richtlijnen voor een duurzaam veilig wegontwerp, zoveel mogelijk volgens een vloeiende lijn moet lopen. Het rapport Alternatiefafweging vermeldt dat het alternatief van het verschuiven van de weg in zuidelijke richting erop is gericht om de grondverwerving van percelen aan de noordzijde te beperken. De verschuiving in zuidelijke richting heeft echter tot gevolg dat er meer grondverwerving nodig is aan de zuidzijde. Tevens moet voor dit alternatief een groot aantal bomen aan de zuidzijde worden gekapt, wat een negatief effect heeft op de hoog gewaardeerde laanstructuur tussen de Trienenbergweg en de Nachtegaalweg. Het betreffen eikenbomen, die behoren tot een landschappelijk waardevolle groep, zo staat in het rapport Alternatiefafweging.

De raad heeft aangegeven dat het verschuiven van de N270 in zuidoostelijke richting, zoals [appellant sub 7] wenst, is afgewogen en als onveilig is beschouwd. Bij de voorbereiding van het plan is als uitgangspunt genomen om vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zo min mogelijk bochten in het tracé op te nemen en om een doorgaande weg met een snelheidslimiet van 80 kilometer per uur zoveel mogelijk in een vloeiende lijn te laten lopen.

De raad wijst erop dat het tracé ter hoogte van de Padbrugseweg en de Nachtegaalweg breder is vanwege de daar aanwezige kruising. De N270 loopt daar, met een zeer flauwe bocht door, in een vloeiende lijn. De raad heeft aangegeven dat het door [appellant sub 7] voorgestelde alternatief zou leiden tot een zeer scherpe bocht ter hoogte van zijn perceel, waardoor een verkeersonveilige situatie zou ontstaan. Daarnaast zou bij toepassing van de verschuiving van de N270 in zuidoostelijke richting ter hoogte van het perceel van [appellant sub 7] niet alleen een groot aantal bomen van de laanstructuur moeten worden gekapt, maar ook is de verschuiving niet wenselijk geacht vanwege de ten zuiden van de N270 bestaande bestemming voor glastuinbouw. Ter zitting is van de zijde van de gemeente en de provincie aangegeven dat deze glastuinbouwbestemming wordt gehandhaafd.

In hetgeen [appellant sub 7] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat bij de voorbereiding van het plan onvoldoende is onderzocht waarom er niet voor is gekozen om de hoofdweg en de parallelweg in zuidoostelijke richting te verschuiven. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad in redelijkheid een groter gewicht kunnen toekennen aan het algemeen belang bij de beoogde herinrichting van de N270 dan aan het woongenot van [appellant sub 7]. De Afdeling verwijst in dit verband naar hetgeen hierboven onder 7.1 en 8.2 is overwogen over de aspecten trilling en geluid. In het aangevoerde ziet de Afdeling dan ook geen grond voor het oordeel dat de raad zich in niet redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van [appellant sub 7].

Het betoog faalt.

Inritten

18. [appellant sub 7] vreest dat zijn perceel na de realisatie van het plan onvoldoende

bereikbaar zal zijn. Voor zijn perceel zijn ten onrechte geen inritten vastgelegd in het plan.

18.1. De raad stelt zich op het standpunt dat in het plan voldoende is gewaarborgd dat het perceel ontsloten kan worden vanaf de openbare weg. Uit artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder g, van de planregels volgt dat de gronden met de bestemming "Verkeer" onder meer bestemd zijn voor perceelsontsluitingen. De raad heeft in de zienswijzennota en ter zitting aangegeven dat de bestaande inrit naar het perceel van [appellant sub 7] behouden blijft. Daarmee heeft de raad bevestigd dat de woning en het perceel ook in de nieuwe situatie bereikbaar zullen blijven. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de wijze, waarop de aansluiting van de inrit op de weg zal worden vormgegeven, in de uitvoeringsfase zal worden gezien. In de zienswijzennota staat dat de bomen in de laanbeplanting langs de weg waardevol worden geacht, zodat voor een goede bereikbaarheid van het perceel van [appellant sub 7] eerst zal worden gezien of de inrit op zijn gronden (op kosten van de provincie en in overeenstemming met [appellant sub 7]) kan worden aangepast. Indien dit niet mogelijk blijkt, zullen ter hoogte van het perceel één of twee bomen uit de laanstructuur moeten worden gekapt. Voor die situatie is in het bestemmingsplan de verplichting opgenomen dat de laanstructuur wordt hersteld door nieuwe aanplant van bomen (artikel 7, lid 7.4, van de planregels). Ter zitting heeft de raad toegelicht dat het niet gaat om het kappen van bomen op het terrein van [appellant sub 7].

Voor zover [appellant sub 7] betoogt dat het plan ten onrechte niet voorziet in een tweede inrit naar zijn perceel, stelt de raad dat deze niet noodzakelijk is voor de herinrichting van de N270. De raad heeft erop gewezen dat, mocht [appellant sub 7] niettemin een tweede inrit naar zijn perceel willen aanleggen, hij daarvoor een omgevingsvergunning kan aanvragen.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het perceel van [appellant sub 7] na de realisatie van het plan onvoldoende bereikbaar zal zijn of dat de raad voor zijn perceel geen inrit heeft vastgelegd in het plan.

Het betoog faalt.

Natuurlijke begrenzing

19. [appellant sub 7] heeft aangegeven dat op zijn perceel zowel aan de oostzijde als aan de westzijde een natuurlijke begrenzing aanwezig is, maar dat deze ten onrechte niet in het plan is aangehouden. Hij wijst erop dat in de verbeelding de natuurlijke begrenzing aan beide zijden van zijn perceel voor een klein deel is overschreden, waardoor ten onrechte de bestemming "Agrarisch" is verwijderd en de bestemming "Verkeer" aan die delen van zijn perceel is toegekend.

19.1. Ter zitting heeft de raad verklaard dat het de bedoeling was om bij de planvaststelling in de verbeelding de natuurlijke begrenzing aan de oostzijde en westzijde van het agrarische perceel [locatie 7] van [appellant sub 7] aan te houden en niet de bestemming "Verkeer" aan die beide zijden van het perceel toe te kennen. Dit is abusievelijk niet gebeurd. De raad heeft toegezegd dat dit zal worden aangepast in de verbeelding.

Omdat de raad zich in zoverre op een ander standpunt stelt dan hij in het bestreden besluit heeft gedaan en niet is gebleken dat gewijzigde omstandigheden hiervoor aanleiding hebben gegeven, is het bestreden besluit wat betreft dit onderdeel niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid.

Het betoog slaagt.

-[appellant sub 8]

Inrit

20. [appellant sub 8] woont op het perceel [locatie 8]. Daar is ook zijn bedrijf gevestigd.

[appellant sub 8] betoogt dat bij de voorbereiding van het plan de vormgeving van de inrit naar zijn perceel onvoldoende is onderzocht. Hij vreest dat zijn perceel na de realisatie van het plan niet meer bereikbaar zal zijn voor diepladers. Hij wijst in dit verband op de aanwezigheid van het hekwerk en de poort bij zijn inrit.

20.1. De raad geeft aan dat bij de voorbereiding van het plan de bereikbaarheid van het perceel van [appellant sub 8] voldoende is onderzocht. De raad wijst er in dit verband nogmaals op dat bij de herinrichting van de N270 is gekozen voor een parallelstructuur. Door deze structuur wijzigt de situatie bij de inrit zo, dat deze niet meer direct aansluit op de hoofdweg, maar op de parallelweg. De raad heeft aangegeven dat dit tot gevolg kan hebben dat de inrit op een andere wijze vormgegeven moet worden of dat de bestaande situatie moet worden aangepast, bijvoorbeeld wat betreft het hekwerk of de poort bij de inrit. De raad stelt terecht dat de wijze waarop de inrit exact wordt vormgegeven niet aan de orde komt in een bestemmingsplan, maar nader wordt uitgewerkt in de uitvoeringsfase. De raad heeft aangegeven dat de aannemer in de uitvoeringsfase met [appellant sub 8] zal bespreken hoe de inrit zal worden aangepast.

In de zienswijzennota staat dat aan de hand van een rijcurve-simulatie de bereikbaarheid van het perceel [locatie 8] na de realisatie van het plan is onderzocht. Daarbij is het uitgangspunt voor de lengte van de dieplader overeengekomen met [appellant sub 8]. De zienswijzennota vermeldt dat uit de rijcurve-simulatie is gebleken dat het perceel na de realisatie van het plan bereikbaar zal zijn, ook voor diepladers. Voor zover [appellant sub 8] vreest dat het hekwerk en de poort bij zijn inrit moeten worden aangepast om in de nieuwe situatie bereikbaar te blijven, heeft de raad in het verweerschrift aangegeven dat in dat geval de kosten hiervoor voor rekening van het project komen.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat bij de voorbereiding van het plan de vormgeving van de inrit naar het perceel van [appellant sub 8] onvoldoende is onderzocht. Evenmin ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat het perceel na de realisatie van het plan ook bereikbaar zal zijn voor diepladers.

Het betoog faalt.

-[appellant sub 9]

Alternatief

21. [appellant sub 9] woont op het perceel [locatie 6]. Zijn bedrijven zijn gevestigd op de percelen [locatie 9] en [locatie 10].

[appellant sub 9] betoogt dat de raad onvoldoende heeft onderbouwd waarom het door hem voorgestelde alternatief voor de inrichting van de weg ter hoogte van zijn bedrijven is afgewezen. Zijn alternatief gaat uit van het verplaatsen van het kruispunt met stoplichten van de Nachtegaalweg naar de Zandschelweg, waarbij direct van de hoofdweg naar de Zandschelweg kan worden afgeslagen, het aanleggen van twee fietsstraten in plaats van twee parallelwegen en het aanleggen van een parallelweg met een breedte van 5,50 meter en een vrij liggend fietspad ten zuiden van de hoofdweg tussen de Trienenbergweg en de Nachtegaalweg. Dit alternatief zorgt volgens [appellant sub 9] voor minder overlast bij zijn percelen dan de met het plan beoogde parallelstructuur.

21.1. De raad wijst erop dat bij de voorbereiding van het plan in de ontwerpfase verschillende alternatieven zijn gezien. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het rapport "Alternatiefafweging". Daarnaast is de raad ook in de zienswijzennota ingegaan op de voorgestelde alternatieven. Daarbij zijn onder meer het aantal kruispunten, de vormgeving, de locatie en de parallelstructuur gezien. Na die afweging is bewust gekozen voor het voorkeursalternatief voor de herinrichting van de N270 met een parallelstructuur, waarbij de percelen aansluiten op de parallelweg en waarbij landbouwverkeer niet meer op de hoofdweg hoeft te rijden. Hierdoor worden de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer op de hoofdweg verbeterd.

Over het voorstel van [appellant sub 9] om het kruispunt met stoplichten van de Nachtegaalweg naar de Zandschelweg te verplaatsen, waarbij direct van de hoofdweg naar de Zandschelweg kan worden afgeslagen, heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat dit niet kan worden gevolgd om redenen van verkeersveiligheid, de locatie op het tracé en de verkeersintensiteiten. De raad heeft erop gewezen dat er bewust is gekozen voor een kruispunt met stoplichten bij de Nachtegaalweg, omdat de verkeersintensiteiten op die weg veel hoger zijn dan die op de Zandschelweg. Verder is bij de afweging betrokken dat er ook vracht- en landbouwverkeer van en naar het glastuinbouwgebied ten zuiden van de Langstraat zal gaan. Bij de verplaatsing van de kruising naar de Zandschelweg zou het verkeer naar de Nachtegaalweg ook via de parallelweg van de Zandschelweg kunnen rijden. Dit leidt tot meer ongewenst gemengd verkeer en tot verslechtering van de verkeersveiligheid op die parallelweg.

Over het voorstel van [appellant sub 9] om twee fietsstraten in plaats van twee parallelwegen aan te leggen en een parallelweg met een breedte van 5,50 meter en een vrij-liggend fietspad ten zuiden van de hoofdweg tussen de Trienenbergweg en de Nachtegaalweg, heeft de raad aangegeven dat dit niet kan worden gevolgd omdat het ruimtebeslag te groot is. De raad heeft erop gewezen dat dit voorstel ten koste zou gaan van woonpercelen en agrarische gronden. Daarnaast zouden voor dit voorstel een groot aantal bomen aan de zuidzijde moeten worden gekapt, hetgeen een negatief effect zou hebben op de hoog gewaardeerde laanstructuur tussen de Trienenbergweg en de Nachtegaalweg.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen door [appellant sub 9] is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad bij de voorbereiding van het plan het door [appellant sub 9] voorgestane alternatief onvoldoende heeft gezien of zijn belangen onvoldoende heeft meegewogen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad in redelijkheid een groter gewicht kunnen toekennen aan het algemeen belang bij de beoogde herinrichting van de N270 dan aan het belang van [appellant sub 9].

Het betoog faalt.

Terras

22. [appellant sub 9] betoogt dat de raad heeft miskend dat het plan leidt tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat bij het terras van zijn café op het perceel [locatie 9]. Hij vreest dat het plan zal leiden tot een onaanvaardbare toename van geluid als gevolg van verkeer en wijst erop dat de parallelweg op zeer korte afstand van zijn terras komt te liggen.

22.1. De raad geeft aan dat in de bestaande situatie ter hoogte van het perceel [locatie 9] al een parallelweg langs de hoofdweg ligt en dat een terras geen geluidgevoelig object is. Dat laat, volgens de raad echter onverlet dat het plan, ook voor zover het betreft het terras, in

overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De raad wijst er in dit verband op dat uit het rapport akoestisch onderzoek volgt dat het geluid als gevolg van de parallelweg wordt overstemd door het geluid als gevolg van de hoofdweg en dat over het gehele traject de geluidbelasting zal afnemen vanwege het gebruik van geluidarm asfalt op de hoofdweg. Dit leidt dus juist tot een verbetering van de geluidssituatie langs het traject, ook bij het terras.

Het betoog faalt.

Inrit

23. [appellant sub 9] vreest dat zijn percelen na de realisatie van het plan onvoldoende bereikbaar zullen zijn, met name voor leveranciers. In het plan is voor zijn perceel ten onrechte geen inrit vastgelegd in het plan.

23.1. De raad stelt zich op het standpunt dat in het plan voldoende is gewaarborgd dat het perceel ontsloten kan worden vanaf de openbare weg. Uit artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder g, van de planregels volgt dat de gronden met de bestemming "Verkeer" onder meer bestemd zijn voor perceelontsluitingen. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de wijze, waarop de aansluiting van de inrit op de weg zal worden vormgegeven, in de uitvoeringsfase zal worden gezien. Daarbij zal worden gezocht naar een oplossing waarbij de laanstructuur van bomen behouden blijft en de bereikbaarheid van het perceel gewaarborgd is. De raad wijst er voorts op dat bij de voorbereiding van het plan de draaicirkels van en naar de parallelwegen vanuit en naar de inritten zijn gecontroleerd en voldoende groot zijn bevonden voor het verkeer, daaronder mede begrepen het vrachtverkeer dat hiervan gebruik maakt.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 9] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat in het plan voldoende is gewaarborgd dat het perceel ontsloten kan worden vanaf de openbare weg.

Het betoog faalt.

-[appellant sub 10]

Alternatieven

24. [appellant sub 10] woont op het perceel [locatie 11].

[appellant sub 10] kan zich niet verenigen met de beoogde herinrichting van de N270, zoals deze is voorzien ter hoogte van zijn perceel. [appellant sub 10] voert in dit verband aan dat hij gedurende de voorbereiding van het plan bij verscheidene informatiebijeenkomsten aanwezig is geweest en ook overleg heeft gehad met de gemeente en de provincie, maar dat hij zich niet gehoord voelt. Hij stelt hiertoe dat de alternatieven voor de situatie bij zijn perceel, die hij heeft voorgesteld en die zijn besproken, ten onrechte niet in het plan zijn opgenomen. Zo is onvoldoende onderbouwd waarom er in het plan niet voor is gekozen om bij zijn perceel in het geheel niet te voorzien in een parallelweg of om deze te voorzien direct naast de hoofdweg.

Verder is volgens [appellant sub 10] onvoldoende onderbouwd waarom er in het plan voor is gekozen om de N270 zodanig te verschuiven dat deze, naar hij stelt, op zeer korte afstand tot zijn woning komt te liggen.

Tevens is volgens [appellant sub 10] niet onderbouwd waarom ervoor is gekozen om het

fietspad ten westen van zijn perceel slechts te verbreden tot aan de ontsluiting van de weide ten westen van zijn perceel. Onduidelijk is waarom die verbreding niet kon worden doorgetrokken tot en met het huisperceel van [appellant sub 10].

24.1. De raad stelt zich op het standpunt dat [appellant sub 10] bij de voorbereiding van het plan steeds zorgvuldig is geïnformeerd en dat voldoende is onderbouwd waarom de door [appellant sub 10] voorgestelde alternatieven niet kunnen worden gevolgd. De raad wijst erop dat er als gevolg van het overleg met [appellant sub 10] onder meer voor is gekozen om de N270 niet ruim 5 meter, zoals eerder was beoogd, maar 4 meter richting de woning van [appellant sub 10] te verschuiven, waardoor de afstand van de weg tot de woning van [appellant sub 10] ruim 32 meter zal bedragen.

24.2. Met het voorliggende plan is de herinrichting van de N270 beoogd met de aanleg van een parallelstructuur langs de N270. In de plantoelichting, paragraaf 2.2.3, staat dat daarmee wordt bereikt, dat landbouwverkeer niet meer op de hoofdweg hoeft te rijden, zodat de doorstroming en de verkeerssituatie en -veiligheid sterk worden verbeterd. De raad stelt zich op het standpunt dat het gedeeltelijk weglaten van de parallelweg, zoals [appellant sub 10] voorstelt, hieraan afbreuk zou doen.

Verder heeft de raad in de zienswijzennota aangegeven dat ook de door [appellant sub 10] voorgestelde verschuiving van de parallelweg tot direct naast de hoofdweg afbreuk doet aan de verkeersveiligheid, omdat door de verschuiving de twee types wegen te dicht op elkaar komen te liggen en het verschil tussen hoofdweg en parallelweg onduidelijk wordt.

Over het verschuiven van de N270 in de richting van de woning van [appellant sub 10] staat in de zienswijzennota dat bij de voorbereiding van het plan twee bijeenkomsten voor omwonenden van het plangebied zijn geweest. [appellant sub 10] was bij beide bijeenkomsten aanwezig. Hoewel aanvankelijk het streven was om de weg niet te verschuiven, is uit hetgeen de omwonenden naar voren hebben gebracht een wegontwerp ontstaan, waarbij de as van de hoofdweg ongeveer 5 meter richting de woning van [appellant sub 10] zou schuiven. Dit was het resultaat van een afweging van de belangen van alle omwonenden aan beide zijden van de weg. De afstand van de woning op het perceel [locatie 12], schuin aan de overzijde van de woning van [appellant sub 10], tot de bestemming "Verkeer" zou door deze verschuiving ongeveer 6,5 meter worden. De afstand van de woning op het perceel [locatie 11] van [appellant sub 10] tot de bestemming "Verkeer" zou door deze verschuiving ruim 31 meter worden. De raad wijst erop dat er na de bijeenkomsten, die bedoeld waren voor alle omwonenden, nog twee keer bij en met [appellant sub 10] thuis overleg is gevoerd om standpunten uit te wisselen en om te bezien wat mogelijk was om hem tegemoet te komen. Dit heeft ertoe geleid dat de verschuiving van de as van de hoofdweg niet 5 meter, maar 4 meter richting de woning van [appellant sub 10] wordt verschoven. De raad heeft deze verschuiving van 4 meter aanvaardbaar geacht vanwege de afstand van de woning van [appellant sub 10] tot de bestemming "Verkeer", te weten ruim 32 meter.

Tijdens het overleg met [appellant sub 10] is tevens gesproken over de bereikbaarheid van de weide ten westen van zijn perceel. De raad heeft aangegeven dat er in overleg met [appellant sub 10] voor is gekozen om het ten westen van zijn perceel bestaande fietspad van 2,5 meter te verbreden tot 3,5 meter tot aan de inrit van de weide. De raad heeft dit aanvaardbaar geacht, omdat het fietspad voornamelijk wordt gebruikt door fietsers en door landbouwverkeer, alleen van en naar de inrit van de weide die op ongeveer 46 meter van de weg ligt. De raad heeft geen aanleiding gezien om de verbreding van het fietspad nog verder door te laten lopen tot en met het huisperceel van [appellant sub 10].

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat [appellant sub 10] bij de voorbereiding van het plan niet is gehoord of dat de raad onvoldoende heeft onderbouwd op grond waarvan de door [appellant sub 10] voorgestelde alternatieven niet zijn gevolgd. Evenmin bestaat aanleiding voor het oordeel dat de belangen van [appellant sub 10] onvoldoende zijn meegewogen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad in redelijkheid een groter gewicht kunnen toekennen aan het algemeen belang bij de beoogde herinrichting van de N270 dan aan het belang van [appellant sub 10].

De betogen falen.

-[appellante sub 11]

Parallelweg

25. [appellante sub 11] is gevestigd op het perceel [locatie 13]. Op het perceel staan bedrijfsgebouwen en een woning.

[appellante sub 11] kan zich niet verenigen met de met het plan beoogde parallelweg. Zij voert in dit verband aan dat de raad er bij het vaststellen van het plan ten onrechte geen rekening mee heeft gehouden dat op de beoogde parallelweg twee landbouwvoertuigen elkaar onmogelijk kunnen passeren. Daarnaast is volgens [appellante sub 11] niet onderbouwd waarom ter hoogte van haar perceel in strijd met CROW-publicatie 329 geen obstakelvrije zone is opgenomen.

25.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de verkeersintensiteit van landbouwvoertuigen, gelet op de verkeersgegevens tot en met 2017, zo laag is, dat de kans dat twee landbouwvoertuigen elkaar tegenkomen heel klein is. De raad verwijst in dit verband naar de plantoelichting, paragraaf 2.2.3. Daarin is ook vermeld dat de hoeveelheid landbouwverkeer seizoensgebonden is, zodat er alleen in bepaalde maanden meer landbouwvoertuigen rijden. Uit de verkeersgegevens volgt dat er in de drukste richting maximaal vijf landbouwvoertuigen rijden in een spitsperiode van vier uur. Ingeval twee landbouwvoertuigen elkaar moeten passeren, zal één van beide landbouwvoertuigen moeten wachten op een inrit of breder stuk totdat de ander is gepasseerd. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat dit niet betekent dat de parallelweg in zoverre onveilig is of dat het voor landbouwvoertuigen onmogelijk is om elkaar op de parallelweg te passeren.

Het betoog faalt.

25.2. Over het betoog dat de raad ten onrechte niet heeft onderbouwd waarom bij haar perceel, in strijd met CROW-publicatie 329, geen obstakelvrije zone is opgenomen, overweegt de Afdeling dat de raad zich terecht op het standpunt heeft gesteld dat in deze publicatie aanbevolen richtlijnen zijn opgenomen, waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. In de CROW-publicatie is de richtlijn opgenomen om pechhavens aan te leggen wanneer de lengte van aaneengesloten voertuigkeringen langer is dan een kilometer.

De plantoelichting vermeldt in paragraaf 2.2.2 dat op twee tracédelen (Oude Graaf - Nachtegaalweg en Nachtegaalweg - Limburgse grens) de aaneengesloten voertuigkering 1,1 kilometer is en dus meer dan de aanbevolen lengte van een kilometer. Daarom wordt volgens de plantoelichting het trajectdeel Riet - Nachtegaalweg voorzien van extra pechhavens, zodat alsnog wordt voldaan aan de richtlijnen van het CROW, voor zover het betreft de onderlinge afstand tussen de pechhavens en/of overige vluchtmogelijkheden. De

raad wijst erop dat deze pechhavens zijn weergegeven in het Voorlopige wegontwerp, dat als bijlage 1 bij de plantoelichting is opgenomen.
Het betoog faalt.

Afwijkingsbevoegdheid

26. [appellante sub 11] betoogt dat de afwijkingsbevoegdheid, als opgenomen in artikel 3, lid 3.4, van de planregels, tot een toename van verkeersonveilige situaties zal leiden, omdat met toepassing daarvan de parallelweg kan worden versmald.

26.1. In artikel 3, lid 3.3.2, van de planregels staat dat de hoofdrijbanen en parallelrijbanen ter plaatse van de aanduiding "dwarsprofiel" dienen te worden ingericht overeenkomstig het in Bijlage 1 aangegeven dwarsprofiel.

In lid 3.4 staat:

Het bevoegd gezag kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 3.3.2 wat betreft de in de dwarsprofielen opgenomen maatvoering- en situeringseisen, mits:

- d. de werkelijke situatie van het terrein of de verkeersveiligheid hiertoe noodzaakt, en
- e. de breedte van de parallelwegen niet vermindert, tenzij door de afwijking de situatie vanuit (verkeers-)veiligheid en eenduidigheid verbetert en met een schriftelijk advies van een verkeerskundige aangetoond is dat hierdoor de situatie van omwonenden niet verslechtert, en
- f. het landelijk karakter van het gebied, alsmede binnen de bestemming opgenomen waarden niet onevenredig worden aangetast en
- g. de volgorde van parallel- en hoofdrijbanen niet wordt gewijzigd.

26.2. Uit artikel 3, lid 3.4, van de planregels volgt dat van de afwijkingsbevoegdheid alleen gebruik kan worden gemaakt, als wordt voldaan aan alle in dat lid genoemde voorwaarden. Zo moet ook worden voldaan aan de onder e genoemde voorwaarde dat de breedte van de parallelwegen niet vermindert, tenzij door toepassing van de afwijkingsbevoegdheid de situatie vanuit (verkeers-)veiligheid en eenduidigheid verbetert.

Het betoog faalt.

Eindconclusies beroepen

27. Gelet op wat [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9] en [appellant sub 10] hebben aangevoerd, is de Afdeling van oordeel dat het bestreden besluit in strijd is met de rechtszekerheid en in strijd met artikel 3:2 van de Awb niet zorgvuldig is voorbereid, voor zover

- in de digitale verbeelding voor elk van de zeven aanduidingen "dwarsprofiel" niet ook de letter A, B, C, D, E, F, of G is opgenomen (overweging 10.1);

- in de verbeelding, in plaats van de natuurlijke begrenzing aan de oostzijde en westzijde van het agrarische perceel [locatie 7] aan te houden, de bestemming "Verkeer" aan die beide zijden van het perceel is toegekend (overweging 19.1).

De door hen ingestelde beroepen zijn gegrond, zodat het bestreden besluit in zoverre moet

worden vernietigd.

Het door van [appellante sub 11] ingestelde beroep is ongegrond.

Opdracht

28. De Afdeling ziet aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, vierde lid, van de Awb de raad op te dragen om voor de vernietigde plandelen met inachtneming van deze uitspraak een nieuw plan vast te stellen en zal daartoe een termijn stellen. Het door de raad te nemen nieuwe besluit behoeft niet overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb te worden voorbereid.

Betekenis van deze uitspraak

29. Deze uitspraak betekent voor [appellant sub 7] dat voor de gronden op het perceel [locatie 7], aan de oostzijde en de westzijde, het geldende bestemmingsplan "Derde herziening Bestemmingsplan buitengebied" herleeft.

Proceskostenveroordeling

30. Ten aanzien van het beroep van [appellante sub 11] bestaat voor een proceskostenveroordeling geen aanleiding.

De raad dient ten aanzien van de beroepen van [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9] en [appellant sub 10] op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

Waar het gaat om de verletkosten, gaat de Afdeling uit van het forfaitair vastgestelde aantal van zes uur. Wat betreft de door [appellant sub 1] gestelde verletkosten, overweegt de Afdeling dat [appellant sub 1] dus in aanmerking komt voor zes keer het door hem gestelde bruto uurtarief.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van [appellante sub 11] tegen het besluit van de raad van de gemeente Deurne van 18 december 2018 tot vaststelling van het bestemmingsplan "N270 Langstraat" ongegrond;

II. verklaart de beroepen van de hierna vermelde appellanten tegen evenbedoeld besluit gegrond:

- a. [appellant sub 1],
- b. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B],
- c. [appellant sub 4],
- d. [appellant sub 5A] en [appellant sub 5B],
- e. [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B],
- f. [appellant sub 7],
- g. [appellant sub 8A] en [appellant sub 8B],
- h. [appellant sub 9A] en [appellant sub 9B],

i. [appellant sub 10A] en [appellant sub 10B];

III. vernietigt het besluit, voor zover

a. in de digitale verbeelding voor elk van de zeven aanduidingen "dwarsprofiel" niet ook de letter A, B, C, D, E, F, of G is opgenomen;

b. in de verbeelding aan de oostzijde en westzijde van het perceel [locatie 7] de bestemming "Verkeer" is toegekend;

IV. draagt de raad van de gemeente Deurne op om binnen 20 weken met inachtneming van hetgeen in deze uitspraak is overwogen een nieuw besluit te nemen ten aanzien van de onder III genoemde plandelen en dit zo spoedig mogelijk op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken;

V. veroordeelt de raad van de gemeente Deurne tot vergoeding van bij:

a. [appellant sub 1] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 280,14 (zegge: tweehonderdentachtig euro en veertien cent);

b. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.068,00 (zegge: duizendachtenzestig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

c. [appellant sub 4] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.068,00 (zegge: duizendachtenzestig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

d. [appellant sub 5A] en [appellant sub 5B] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.068,00 (zegge: duizendachtenzestig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

e. [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.068,00 (zegge: duizendachtenzestig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

f. [appellant sub 7] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.068,00 (zegge: duizendachtenzestig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

g. [appellant sub 8A] en [appellant sub 8B] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.068,00 (zegge: duizendachtenzestig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

h. [appellant sub 9A] en [appellant sub 9B] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.068,00 (zegge: duizendachtenzestig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien

verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

i. [appellant sub 10A] en [appellant sub 10B] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.068,00 (zegge: duizendachtenzestig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

VI. gelast dat de raad van de gemeente Deurne aan

a. [appellant sub 1] het door hem voor de behandeling van zijn beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 174,00 (zegge: honderdvierenzeventig euro) vergoedt;

b. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] het door hen voor de behandeling van hun beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 174,00 (zegge: honderdvierenzeventig euro) vergoedt, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

c. [appellant sub 4] het door hem voor de behandeling van zijn beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 174,00 (zegge: honderdvierenzeventig euro) vergoedt;

d. [appellant sub 5A] en [appellant sub 5B] het door hen voor de behandeling van hun beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 174,00 (zegge: honderdvierenzeventig euro) vergoedt, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

e. [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] het door hen voor de behandeling van hun beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 174,00 (zegge: honderdvierenzeventig euro) vergoedt, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

f. [appellant sub 7] het door hem voor de behandeling van zijn beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 174,00 (zegge: honderdvierenzeventig euro) vergoedt;

g. [appellant sub 8A] en [appellant sub 8B] het door hen voor de behandeling van hun beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 174,00 (zegge: honderdvierenzeventig euro) vergoedt, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

h. [appellant sub 9A] en [appellant sub 9B] het door hen voor de behandeling van hun beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 174,00 (zegge: honderdvierenzeventig euro) vergoedt, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

i. [appellant sub 10A] en [appellant sub 10B] het door hen voor de behandeling van hun beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 174,00 (zegge: honderdvierenzeventig euro) vergoedt, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan.

Aldus vastgesteld door mr. D.A.C. Slump, voorzitter, en mr. J.Th. Drop en mr. P.H.A. Knol, leden, in tegenwoordigheid van mr. R.S.D. Ramrattansing, griffier.

w.g. Slump
voorzitter

w.g. Ramrattansing

griffier

Uitgesproken in het openbaar op 10 maart 2021

408.

BIJLAGE

Planregels

Artikel 3 Verkeer

Lid 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Verkeer" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. een gebiedsontsluitingsweg (max. 2 rijstroken) ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - gebiedsontsluitingsweg";
- b. een erftoegangsweg (verhard; max. 2 rijstroken) ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - erftoegangsweg";
- c. een onverharde weg (maximaal 1 rijstrook) ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - onverharde weg";
- d. een geluidscherm ter plaatse van de aanduiding "geluidscherm";
- e. een faunatunnel ter plaatse van de aanduiding "faunatunnel";
- f. een vleermuizenoversteekplaats ter plaatse van de aanduiding "hopover".

met daarbij behorende voorzieningen zoals:

g. groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, wildbegeleidende en wildbeschermingsvoorzieningen, geluidswerende voorzieningen, parkeervoorzieningen, verkeerslichten, verkeersregelininstallaties, perceelsontsluitingen, wandel- en/of fietspaden, bermen, sloten en wegbeplantingen.

h. alsmede voor:

i. overkluisde watergangen.

Lid 3.3.2 Dwarsprofielen

Ter plaatse van de aanduiding "dwarsprofiel" dienen de hoofdrijbanen en parallelrijbanen te worden ingericht overeenkomstig het in Bijlage 1 aangegeven dwarsprofiel.

Lid 3.4 Afwijken van de gebruiksregels

Het bevoegd gezag kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 3.3.2 wat betreft de in de dwarsprofielen opgenomen maatvoering- en situeringseisen, mits:

- d. de werkelijke situatie van het terrein of de verkeersveiligheid hiertoe noodzaakt, en
- e. de breedte van de parallelwegen niet vermindert, tenzij door de afwijking de situatie vanuit (verkeers-)veiligheid en eenduidigheid verbetert en met een schriftelijk advies van een

verkeerskundige aangetoond is dat hierdoor de situatie van omwonenden niet verslechtert,
en

f. het landelijk karakter van het gebied, alsmede binnen de bestemming opgenomen waarden
niet onevenredig worden aangetast en

g. de volgorde van parallel- en hoofdrijbanen niet wordt gewijzigd.

DE RAAD DER GEMEENTE DEURNE

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 13 november 2018, nr. 88;

gehoord de commissie Wonen en Vastgoed van 3 december 2018;

overwegende dat:

- van 7 april tot 19 mei 2017 een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen, waarbij iedereen de gelegenheid heeft gehad om een reactie in te dienen (inspraak);
- van de ingediende inspraakreacties een Nota van inspraak en vooroverleg is gemaakt, die als bijlage bij de toelichting is gevoegd;
- met ingang van 30 maart tot 12 mei 2018, gedurende 6 weken, ter inzage heeft gelegen het ontwerpbestemmingsplan 'N270 Langstraat' (NL.IMRO.0762.BP201611-B002) met de daarbij behorende stukken;
- deze terinzagelegging conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening bekend is gemaakt op 29 maart 2018, waarna iedereen in de gelegenheid is gesteld om een zienswijze in te dienen;
- op het ontwerpbestemmingsplan zienswijzen zijn ingediend;
- op grond van de Verordening Hoorcommissie Ruimtelijke Plannen de indiener van de zienswijze in de gelegenheid is gesteld om de zienswijze mondeling toe te lichten voor de Hoorcommissie Ruimtelijke Plannen en hiervan door een aantal indieners gebruik is gemaakt (12 juni 2018);
- in de Nota van zienswijzen uitgebreid is ingegaan op de zienswijzen, deze zienswijzen op een zorgvuldige wijze zijn beantwoord en dat gemotiveerd is aangegeven of er al dan niet aan de zienswijzen tegemoet is gekomen;
- de gemeenteraad deze beantwoording van de zienswijze onderschrijft;
- *het college in RIB-HV-1835 heeft voorgesteld het artikel 3.4 van de planregels aan te passen en de plangrens op 4 plekken teruggelegd moet worden;*

gelet op de bepalingen van de Wet ruimtelijke ordening, het besluit ruimtelijke ordening, de Crisis- en herstelwet en de Algemene wet bestuursrecht;

BESLUIT

1. in te stemmen met de Nota van zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan 'N270 Langstraat';
2. het bestemmingsplan 'N270 Langstraat', met het identificatienummer NL.IMRO.0762.BP201611-C001 en ondergrond o_NL.IMRO.0762.BP201611-C001.dxf, gewijzigd vast te stellen, *met inachtnaam van het gestelde in RIB-HV-1835;*
3. geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 18 december 2018.

De griffier,

(R.J.C.M. Rutten)

De voorzitter,

(H.J. Mak)