

# Zoekresultaat - inzien document

## ECLI:NL:RVS:2016:489

Permanente link:

<http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak:ECLI:NL:RVS:2016:489>

Instantie	Raad van State
Datum uitspraak	24-02-2016
Datum publicatie	24-02-2016
Zaaknummer	201506618/1/R6
Rechtsgebieden	Bestuursrecht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	Bij besluiten van 30 juni 2015 heeft de raad het bestemmingsplan "Dijckerwaal fase 1" vastgesteld (hierna gezamenlijk: het besluit).
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl OGR-Updates.nl 2016-0041 J.C. van Oosten, P.J. van der Woerd annotatie in TBR 2016/87

## Uitspraak

201506618/1/R6.

Datum uitspraak: 24 februari 2016

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

[appellante], gevestigd te 's-Gravenzande, gemeente Westland, en anderen,  
appellanten,

en

de raad van de gemeente Westland,  
verweerder.

Procesverloop

Bij besluiten van 30 juni 2015 heeft de raad het bestemmingsplan "Dijckerwaal fase 1" vastgesteld (hierna gezamenlijk: het besluit).

[appellante] en anderen hebben hiertegen beroep ingesteld

Daartoe in de gelegenheid gesteld hebben de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid ABB Ontwikkeling BV en anderen (hierna: ABB) en [koper] en anderen (hierna: de kopers) een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

[appellante] en anderen en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 14 januari 2016, waar zijn verschenen: [appellante] en anderen, vertegenwoordigd door mr. B.J.P.M. Zwinkels, advocaat te Honselersdijk, vergezeld door [gemachtigde], en de raad, vertegenwoordigd door E. den Hollander en O. van der Kaaij, beiden werkzaam bij de gemeente, bijgestaan door mr. J.H.A. van der Grinten, advocaat te Amsterdam, vergezeld door ing. H.W.M. van Zeijl, werkzaam bij Goudappel Coffeng.

Voorts zijn ter zitting als partij gehoord: ABB, vertegenwoordigd door mr. D.A. Cleton, vergezeld door J. Dekker en D. Vermeer, werkzaam bij Mobycon, Ontwikkelingsmaatschappij Het Nieuwe Westland B.V., vertegenwoordigd door mr. J.H.A. van der Grinten, voornoemd, vergezeld door ir. J.E. Veen en de kopers, vertegenwoordigd door mr. D.A. Cleton, voornoemd.

#### 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. Het plan maakt de bouw van maximaal 145 woningen tussen de kernen 's-Gravensande en Naaldwijk mogelijk. Het is bedoeling van het gemeentebestuur om tussen deze kernen uiteindelijk een woongebied met in totaal 1.200 woningen te realiseren. Dit plan betreft de eerste fase van dat woongebied.
3. Aan een deel van de in het plangebied gelegen gronden is een verkeersbestemming toegekend. Deze verkeersbestemming sluit aan op het bedrijventerrein Teylingen. Het is de bedoeling de in het plangebied voorziene woningen te ontsluiten via dit bedrijventerrein zo lang er geen tweede ontsluitingsweg richting de Naaldwijkseweg is gerealiseerd. [appellante] en anderen hebben hun bedrijf op het bedrijventerrein Teylingen en kunnen zich niet verenigen met de in het plan voorziene ontsluiting over het bedrijventerrein. Zij vrezen met name een onwerkbaar situatie voor de ondernemers als gevolg van een toename van particulier verkeer over het bedrijventerrein.

#### Ladder duurzame verstedelijking

4. [appellante] en anderen stellen dat het plan in strijd met artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) is vastgesteld. In het voorheen geldende plan "Het Nieuwe Water" was door middel van een uitwerkingsplicht weliswaar ook het bouwen van 145 woningen toegestaan, maar het was volgens hen de bedoeling deze verspreid over een groter gebied te realiseren dan in dit plan het geval is. De woningdichtheid van dit plan is daarmee niet in overeenstemming, aldus [appellante] en anderen.

Zij stellen voorts dat het plan ook in strijd met de Structuurvisie Westland 2025 is vastgesteld.

- 4.1. De raad stelt zich op het standpunt dat dit plan niet voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De bouw van 145 woningen was reeds mogelijk op grond van het voorheen geldende bestemmingsplan "Het Nieuwe Water". Voorliggend plan voorziet in een actualisering van het woningbouwproject, zodat het aansluit bij de recente ontwikkelingen op de woningmarkt en de actuele kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte in de regio. Het plan voorziet niet in uitbreiding van de stedelijke ontwikkeling ten opzichte van het vorige plan, noch in een wijziging van functies. Voorts neemt de verdichting eerder af dan toe, aldus de raad.

4.2. Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro wordt onder stedelijke ontwikkeling verstaan: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Ingevolge artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro voldoet een toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

4.3. Blijkens de verbeelding in samenhang gezien met artikel 8.1, van de planregels, zijn de gronden waaraan de bestemming "Woongebied" is toegekend bestemd voor wonen.

Ingevolge artikel 8.2.1 bedraagt het maximum aantal woningen ten hoogste 145, de bouwhoogte maximaal 11 m, de onderlinge afstand tussen hoofdgebouwen ten minste 1 m en de onderlinge afstand tussen achtergevels van de hoofdgebouwen minimaal 16 m.

4.4. Niet in geschil is dat in het voorheen geldende bestemmingsplan "Het Nieuwe Water" aan de desbetreffende gronden de bestemming "Woongebied, park en water (uit te werken)" was toegekend.

Het vorige plan voorzag derhalve reeds in een uitwerkingsplicht voor de bouw van woningen en biedt daarmee een planologisch onbenutte mogelijkheid. De Afdeling heeft in de uitspraak van 1 juli 2015, zaak nr. 201401417/1/R1, bepaald dat onbenutte planologische mogelijkheden in een nieuw plan mogen worden opgenomen, zonder dat hoeft te worden voldaan aan de in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro genoemde voorwaarden.

Voorliggend plan voorziet niet in een wijziging van functies en voorziet evenmin in meer woningen dan op grond van het voorheen geldende plan op de desbetreffende gronden mogelijk was. Gelet hierop neemt de bebouwingsdichtheid niet toe. Er zijn dan ook geen aanknopingspunten te vinden voor het oordeel dat de raad zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat de bestreden plandelen geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro, zodat reeds daarom die bepaling in dit geval niet van toepassing is.

4.5. Het voorgaande laat echter onverlet dat de raad in het kader van een goede ruimtelijke ordening bij de vaststelling van het plan dient te beoordelen of de toegekende bestemming uitvoerbaar is.

4.6. In paragraaf 3.1 van de plantoelichting is vermeld dat de woonbehoefte voor de regio Haaglanden, waar de gemeente Westland deel van uitmaakt, is opgenomen in het regionaal structuurplan 2020 en de regionale woonvisie. In het Westland zullen in de periode tot 2020 7.040 woningen worden gerealiseerd. Het woningbouwprogramma en de locaties van de te realiseren woningen zijn vastgelegd in de structuurvisie Westland 2025. Het projectgebied Waelpark, waarvan dit plan deel uitmaakt, is in de regionale structuurvisie en de structuurvisie Westland 2025 aangewezen als te ontwikkelen woningbouwgebied. Aan deze beleidsdocumenten waarin de regionale woningbehoefte is weergegeven, liggen concrete onderzoeken ten grondslag. Voorts heeft ABB ter zitting onweersproken gesteld dat reeds 107 woningen in het plangebied zijn verkocht en dat de omgevingsvergunningen voor de bouw van een groot deel van de woningen op 25 december 2015 onherroepelijk zijn geworden. Tegen de omgevingsvergunningen is geen beroep ingesteld. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het

oordeel dat de raad op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat het plan niet kan worden uitgevoerd binnen de planperiode van in beginsel tien jaar.

Het betoog faalt.

Verkeersgeneratie

5. [appellante] en anderen stellen onder verwijzing naar het door BVA Verkeersadviezen opgestelde rapport "Second opinion verkeersstructuur bedrijventerrein Teylingen" van augustus 2015 (hierna: BVA1-rapport) en het door BVA Verkeersadviezen opgestelde rapport "Reactie op Mobycon en Goudappel Coffeng" van 12 oktober 2015 (hierna: BVA2-rapport), dat bij de verkeersberekeningen van onjuiste kentallen van het CROW is uitgegaan, waardoor de berekende verkeersgeneratie te laag is. Zij stellen dat het plan kan leiden tot een toename van 1.200 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etm) in plaats van de door de raad berekende 825 mvt/etm. Daarnaast zal de uitbreiding van het bedrijventerrein Teylingen nog tot een extra toename van 400-600 mvt/etm leiden, aldus [appellante] en anderen.

[appellante] en anderen stellen voorts dat de raad onvoldoende onderzoek heeft laten verrichten naar de gevolgen van de ontsluiting van het plangebied over het bedrijventerrein Teylingen. In de verkeersonderzoeken is onvoldoende rekening gehouden met de bijzondere omstandigheden op een bedrijventerrein. De wegen op een bedrijventerrein zijn volgens hen niet geschikt als erftoegangsweg met verzamel functie met een capaciteit tot maximaal 6.000 mvt/etm, terwijl het verkeersonderzoek daar wel van uitgaat. Een weg op een bedrijventerrein kenmerkt zich door veel vrachtverkeer en kriskrasbewegingen door bevoorradende voertuigen. De raad heeft derhalve voor die wegen niet kunnen uitgaan van een capaciteit van 6.000 mvt/etm.

5.1. Ten behoeve van het plan is onderzoek uitgevoerd naar de ontsluiting van het plangebied dat is weergegeven in het rapport "Bedrijventerrein Teylingen, definitieve en tijdelijke ontsluiting" van 7 april 2015 (hierna: GC1-rapport). In reactie op het BVA1-rapport van [appellante] en anderen heeft de raad het rapport "Reactie op second opinion verkeersstructuur BVA verkeersadviezen", van 9 oktober 2015, opgesteld door Goudappel Coffeng (hierna GC2-rapport) overgelegd.

5.2. CROW-publicatie 317 biedt de mogelijkheid op twee manieren een berekening te maken van de te verwachten verkeersgeneratie bij een nieuwbouwontwikkeling. Wanneer de precieze invulling van een bestemmingsplan nog niet bekend is, kan dit worden gedaan aan de hand van hoofdstuk 2. Daarin staan kencijfers die zijn gebaseerd op het aantal woningen gekoppeld aan het woonmilieutype. Op basis van deze cijfers kan globaal de verkeersgeneratie per etmaal worden berekend, als voor een bepaald gebied bekend is hoeveel woningen zullen worden gerealiseerd. Dit volgt uit de inleiding van hoofdstuk 2 van CROW-publicatie 317.

Wanneer de exacte invulling van een bestemmingsplan wel bekend is, kan dit aan de hand van hoofdstuk 3 van CROW-publicatie 317 worden gedaan. Daarin staan kencijfers die zijn gebaseerd op het type woning in combinatie met het prijssegment.

In het door appellanten overgelegde BVA1-rapport zijn de kencijfers uit hoofdstuk 3 van CROW-publicatie 317 gehanteerd. In het door de raad overgelegde GC2-rapport zijn de kencijfers uit hoofdstuk 2 van CROW publicatie 317 gehanteerd.

Op p. 19 van de plantoelichting staat dat het tijdpad voornamelijk onzeker is en dat de aantallen en typen woningen door de marktvraag worden bepaald. Het betreft een vraaggestuurde ontwikkeling. Er moet rekening worden gehouden met een zekere mate van flexibiliteit bij de invulling van de woonvlekken, aldus de plantoelichting.

5.3. De raad heeft ten tijde van de vaststelling van het plan ervoor gekozen voor het bepalen van de verkeersgeneratie aan te sluiten bij hoofdstuk 2 van CROW-publicatie 317. Gezien de onzekerheid over de precieze invulling van het plan en de onzekerheid over de aantallen en typen woningen, heeft de raad dit naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid kunnen doen. Dat [appellante] en anderen hebben aangevoerd dat er inmiddels wel concrete bouwplannen beschikbaar zijn, maakt dit niet anders, omdat die bouwplannen ten tijde van het vaststellingsbesluit nog niet bekend waren.

5.4. De verkeersontsluiting van het plangebied die aansluit op het bedrijventerrein Teylingen loopt via de route (wijkverzamelweg) Wattstraat, Fultonstraat en Lorentzstraat.

In het GC1-rapport staat dat bij een maximumsnelheid van 30 km/u op de ontsluitingsroute en een inrichting als wijkverzamelweg er geen verkeerskundige bezwaren bestaan tegen het toestaan van maximaal 6.000 mvt/etm, hetgeen volgens het Westlands Verkeer en Vervoersplan (hierna: WVVP) de norm is voor wijkverzamelwegen.

De raad heeft ter zitting toegelicht dat op de desbetreffende wegen reeds een verkeersbesluit is genomen waarbij een toegestane maximum snelheid van 30 km/u is vastgesteld.

5.5. In het GC2-rapport is uiteengezet dat de straten 7 m breed zijn en in het geval van geparkeerde vrachtwagens er ongeveer 5,5 m rijbaan resteert. Voor personenauto's is dit voldoende, maar deze straten worden ook gebruikt door vrachtwagens met bestemming bedrijventerrein Teylingen. De meeste bedrijven langs de beoogde route beschikken over laad- en losmogelijkheden langs de rijbaan of op eigen terrein, maar daar waar de raad knelpunten voorziet tussen bedrijfsactiviteiten en het verkeer, neemt de raad maatregelen om deze activiteiten van elkaar te scheiden. Zo wordt het parkeren voor vrachtwagens langs de Lorentzstraat verboden en zal herinrichting van de aansluiting Lorentzstraat-Fultonstraat plaatsvinden, zodat de Lorentzstraat direct aansluit op de Fultonstraat. De raad heeft de nodige financiën beschikbaar gesteld voor deze maatregelen, zodat een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer op het bedrijventerrein Teylingen kan worden gewaarborgd, aldus het GC2-rapport.

Gelet hierop geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat in de verkeersonderzoeken onvoldoende rekening is gehouden met de bijzondere omstandigheden op een bedrijventerrein, dan wel dat daarin van onjuiste uitgangspunten is uitgegaan.

5.6. In het WVVP is vastgelegd dat intensiteiten tot 6.000 mvt/etm mogelijk zijn op wijkverzamelwegen. Uit tellingen blijkt dat er in de huidige situatie ongeveer 4.000 mvt/etm rijden op de Wattstraat. Blijkens het GC2-rapport zal de verkeersdruk op de wegen in Teylingen als gevolg van voorliggend plan en de uitbreiding van het bedrijventerrein Teylingen leiden tot een toename van ongeveer 950 mvt/etm. Een toename van 950 mvt/etm op de Wattstraat past daarmee in de beleidsuitgangspunten van de gemeente Westland.

Voorzover appellanten vrezen voor een toename van 1400-1800 mvt/etm overweegt de Afdeling dat ook bij dit aantal het totale aantal verkeersbewegingen op de Wattstraat, Fultonstraat en Lorentzstraat hiermee nog binnen de norm van maximaal 6.000 mvt/etm blijft.

Het betoog faalt.

#### Verkeersveiligheid

6. [appellante] en anderen stellen dat in de verkeersonderzoeken geen aandacht is besteed aan de veiligheid van de aanwezige fietsoversteken en fietsroutes bij verhoogde verkeersintensiteiten. In dat kader voeren zij, onder verwijzing naar door hen overgelegde foto's, aan dat vrijliggende fietspaden langs de Edisonstraat niet mogelijk zijn en dat de veiligheid van fietsers in zoverre niet is gewaarborgd. Zij voeren voorts aan dat er een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd dient te worden bij de ingang van de sportvoorzieningen aan de Van Leeuwenhoekstraat, en de oversteken Fultonstraat en Wattstraat, dit alles in relatie tot een verwachte toename van het (vracht)verkeer.

6.1. De raad stelt zich op het standpunt dat geen verkeersonveilige situatie zal ontstaan voor fietsers en dat langs de Edisonstraat fietsstroken zullen worden aangelegd.

6.2. In het GC1-rapport staat de conclusie dat de aanleg en aanwezigheid van vrijliggende fietspaden de menging van fietsverkeer met autoverkeer op het bedrijventerrein Teylingen voorkomt en de aanbeveling de fietsroute langs de Edisonstraat te verbeteren door aanleg van fietsstroken op het eerste deel en een nieuw fietspad langs de sportvelden. In het GC2-rapport staat dat er vrijliggende fietspaden aanwezig zijn langs de Lorentzstraat, Braillestraat en gedeeltelijk langs de Edisonstraat. Van deze paden kunnen ook de nieuwe bewoners van Dijkkerwaal gebruik maken. Voorts staat er dat het kruispunt Wattstraat-

Stephensonstraat wordt gebruikt door fietsers die vanuit de noordelijk gelegen woonwijken naar de sportverenigingen gaan en dat met de ondernemers voor dit kruispunt verschillende opties voor aanpassingen zijn besproken. Volgens het GC2-rapport bestaat er in de huidige en toekomstige situatie met aanvullende maatregelen geen onaanvaardbaar gevaar voor de verkeersveiligheid.

Gelet hierop is de veiligheid van fietsers in relatie tot een toename van het verkeer betrokken in de verkeersonderzoeken. In hetgeen [appellante] en anderen hierover hebben aangevoerd is geen aanleiding te vinden voor het oordeel dat dit onderzoek onvolledig is, dan wel dat dit op onjuiste uitgangspunten is gebaseerd. Er zijn dan ook geen aanknopingspunten voor het oordeel dat een nadere verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd dient te worden.

De Afdeling overweegt dat de raad zich aan de hand van het GC1-rapport, aangevuld met het GC2-rapport, in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de in het plan voorziene ontsluiting over het bedrijventerrein niet tot een verkeersonveilige situatie voor fietsers zal leiden.

Het betoog faalt.

Parkeren

7. [appellante] en anderen stellen dat de maatregelen met betrekking tot het parkeren ten behoeve van de ontsluitingsweg over het bedrijventerrein tot een tekort aan parkeerplaatsen op het bedrijventerrein Teylingen zal leiden. Een parkeercapaciteit met een lengte van 1.200 m voor vrachtwagens lijkt voldoende, maar door het parkeerverbod op de Lorentzstraat wordt dit verlaagd naar 560 m, terwijl 480 m benodigd is voor het parkeren van vrachtwagens. Dit is volgens [appellante] en anderen te krap, omdat in het GC2-rapport geen rekening is gehouden met een manoeuvreerruimte van minimaal 3 m bij een voldoende brede weg. De beschikbare capaciteit kan in de praktijk minder worden ingezet, aldus [appellante] en anderen. Er dienen parkeerplaatsen gecompenseerd te worden.

7.1. De raad stelt zich op het standpunt dat ook met het vervallen van parkeerplaatsen er nog voldoende parkeerplaatsen voor vrachtwagens overblijven. Toch zullen in overleg nog extra faciliteiten voor parkeermogelijkheden besproken worden. Uitgangspunt daarbij is dat de huidige capaciteit aan de Lorentzstraat die verdwijnt, volledig zal worden gecompenseerd.

7.2. Voor een goede beoordeling van het parkeren in de huidige situatie is in maart 2015 een parkeeronderzoek uitgevoerd. Op zes verschillende momenten zijn tellingen vergeleken met foto's en een telling uit 2010. Op woensdag 30 september 2015 en zaterdag 3 oktober 2015 zijn aanvullende parkeertellingen uitgevoerd. Op zaterdag 3 oktober 2015 zijn meer geparkeerde voertuigen geteld dan in maart 2015 (weergegeven in bijlage 3 bij het GC2-rapport). De bezetting lag 8% hoger dan in maart. De totale getelde lengte van geparkeerde voertuigen op de Buijs Ballotstraat, Lorentzstraat, Edisonstraat en Stephensonstraat bedroeg, rekening houdend met de gemiddelde lengte van de daadwerkelijk geparkeerde voertuigen, 390 m. In het GC2-rapport is rekening gehouden met een beschikbare lengte van 560 m voor vrachtwagenparkeren. De conclusie in het GC2-rapport is dat er voldoende ruimte beschikbaar is voor vrachtwagenparkeren op bedrijventerrein Teylingen, ook als de capaciteit van de Lorentzstraat wegvalt vanwege de wijziging van de functie van deze straat als wijkverzamelweg.

7.3. De Afdeling ziet in hetgeen [appellante] en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid van het parkeeronderzoek. De Afdeling ziet gelet op de beschikbare ruimte in hetgeen is aangevoerd dan ook geen aanknopingspunten voor het oordeel dat het plan tot een onaanvaardbare parkeerdruk op bedrijventerrein Teylingen zal leiden.

Het betoog faalt

Tweede ontsluiting

8. [appellante] en anderen stellen dat het besluit niet mocht worden vastgesteld zonder dat besluitvorming over de aanleg van de tweede ontsluitingsweg ten behoeve van de beoogde ontwikkelingen in de omgeving heeft plaatsgevonden. Alleen integrale besluitvorming kan leiden tot een gedegen oordeel over

de effecten op de omgeving van de beoogde ontwikkelingen. De besluitvorming is daarom onvolledig, aldus [appellante] en anderen.

[appellante] en anderen stellen dat in de plantoelichting een tweede ontsluiting wordt aangekondigd en dat deze omwille van de zorgvuldigheid opgenomen had moeten worden in dit plan.

8.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de in het plan voorziene ontwikkeling op passende wijze wordt ontsloten.

De raad stelt zich voorts op het standpunt dat de tweede ontsluitingsweg Teylingen is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan "Dijckerwaal fase 2" dat begin 2016 ter inzage wordt gelegd. De nieuwe aansluiting zal naar verwachting in 2018 in gebruik genomen kunnen worden, zodat de verkeersdruk op Teylingen weer zal afnemen, aldus de raad.

8.2. Dit plan voorziet in de bouw van maximaal 145 woningen. Volgens het GC2-rapport zal het betrokken plangebied in samenhang bezien met de uitbreiding van het bedrijventerrein Teylingen een verkeersproductie genereren van 950 mvt/etm op een gemiddelde werkdag. Dit verkeer zal zich verdelen over voornamelijk de Wattstraat en in mindere mate over de Edisonstraat. In de huidige situatie rijden er op de Wattstraat ongeveer 4.000 mvt/etmaal. Zoals hiervoor in 5.6 is overwogen zijn op de Wattstraat en de Edisonstraat verkeersintensiteiten mogelijk tot 6.000 mvt/etm. Een verkeerstoename van 950 mvt/etm past binnen de norm van maximaal 6.000 mvt/etm.

In de verkeersonderzoeken is voorts ingegaan op de verkeersdruk die in de toekomst zal optreden als gevolg van de plannen in Waelpark zuid. Wanneer er meer dan 300 woningen gebouwd zijn in Waelpark zuid, zal de verkeersdruk op de Wattstraat nabij de Koningin Julianaweg zodanig toenemen dat een tweede ontsluiting Teylingen op termijn noodzakelijk is.

De raad heeft bewust ervoor gekozen om de tweede ontsluiting niet in dit plan op te nemen, omdat deze voor de ontwikkelingen in dit plangebied niet noodzakelijk is. Met hetgeen [appellante] en anderen hebben aangevoerd, hebben zij niet aannemelijk gemaakt dat de feitelijke verkeerssituatie en de te verwachten verkeerssituatie als gevolg van het plan zodanig zijn dat de raad dit niet in redelijkheid heeft kunnen doen.

Het betoog faalt.

Artikel 3.2 van de Wro en Bedrijventerreinenvisie 2013-2020

9. [appellante] en anderen betogen dat de tijdelijke ontsluitingsweg in strijd is met artikel 3.2 van de Wro, aangezien niet aan de vereiste tijdelijkheid wordt voldaan. Onduidelijk is immers welk tracé de definitieve ontsluiting zal hebben, zodat de in artikel 3.2 van de Wro genoemde termijn van vijf jaar onhaalbaar is.

[appellante] en anderen betogen dat het plan in strijd met de Bedrijventerreinenvisie 2013-2020, in het bijzonder hoofdstuk 4, is vastgesteld. Daarin is immers vastgelegd dat particulier verkeer zoveel mogelijk moet worden weggehouden van bedrijventerreinen. In dit plan wordt juist alle particulier verkeer uit de woonwijk over het bedrijventerrein geleid.

9.1. Wat betreft de beroepsgronden over strijd met artikel 3.2 van de Wro en de bedrijventerreinenvisie 2013-2020, ziet de Afdeling geen aanleiding om daarover anders te oordelen dan de voorzieningenrechter heeft gedaan in zijn uitspraak van 26 oktober 2015, nr. 201506618/2/R6. De voorzieningenrechter heeft het verzoek om voorlopige voorziening van [appellante] en anderen tegen het bestreden plan afgewezen en heeft overwogen dat de gestelde strijd met artikel 3.2 van de Wro zich niet voordoet, omdat de ontsluitingsweg in het plan niet is aangewezen als voorlopige bestemming en voorts de bedrijventerreinenvisie niet van toepassing is op dit plan.

Het betoog faalt.

Procedurale aspecten

10. [appellante] en anderen voeren aan dat de raad bij grote bestemmingsplannen altijd een hoorzitting houdt en daarvoor de indieners van zienswijzen uitnodigt. In deze zaak is daar, zonder aankondiging, van afgeweken.

10.1. Blijkens de memo van 26 juni 2015 van de wethouder gericht aan de Commissie Ruimte is op 9 juni 2015 naar aanleiding van de naar voren gebrachte zienswijzen een vergadering gehouden waarbij ondernemers hebben ingesproken. Voorts is naar aanleiding van de in die vergadering naar voren gebrachte punten nog een overleg met ondernemers georganiseerd op 25 juni 2015. Gelet hierop zijn ondernemers in de gelegenheid gesteld om te worden gehoord over het ontwerpbestemmingsplan. Deze beroepsgrond mist derhalve feitelijke grondslag

11. Wat betreft de beroepsgronden van [appellante] en anderen dat de Crisis- en herstelwet in een laat stadium van toepassing is verklaard waardoor zij zijn benadeeld, ziet de Afdeling geen aanleiding om daarover anders te oordelen dan de voorzieningenrechter heeft gedaan in zijn uitspraak van 26 oktober 2015, nr. 201506618/2/R6. De voorzieningenrechter heeft in die uitspraak het verzoek om voorlopige voorziening van [appellante] en anderen tegen het bestreden plan afgewezen en heeft overwogen dat de toepasselijkheid van de Chw uit de wet zelf volgt.

Het betoog faalt.

12. Het beroep is ongegrond.

13. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

verklaart het beroep ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. R. Uylenburg, voorzitter, en mr. F.C.M.A. Michiels en mr. J. Kramer, leden, in tegenwoordigheid van mr. A. Heinen, griffier.

w.g. Uylenburg w.g. Heinen

voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 24 februari 2016

632.