

Uitspraak 201607596/1/R1

ECLI	ECLI:NL:RVS:2017:1563
Datum uitspraak	14 juni 2017
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 21 juni 2016 heeft de raad het bestemmingsplan "4e poot rotonde Kamp-Zuid Lichtenvoorde" vastgesteld.

Volledige tekst

201607596/1/R1.

Datum uitspraak: 14 juni 2017

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

[appellant] en anderen, allen wonend te Lichtenvoorde, gemeente Oost Gelre,

en

de raad van de gemeente Oost-Gelre,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 21 juni 2016 heeft de raad het bestemmingsplan "4e poot rotonde Kamp-Zuid Lichtenvoorde" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant] en anderen beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant] en anderen hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 15 mei 2017, waar [appellant] en anderen, vertegenwoordigd door [appellant], en de raad, vertegenwoordigd door H. Smeenk, mr. B. ten Have, M. Minkjan en B. Span, zijn verschenen.

Overwegingen

Het plan

1. Het plan voorziet erin dat de Oude Winterswijkseweg wordt aangesloten op de rotonde Kamp-Zuid aan de oostkant van Lichtenvoorde. De rotonde Kamp Zuid maakt deel uit van de provinciale weg N313, ook wel de Hamelandweg genoemd. In de huidige situatie is de Oude Winterswijkseweg een doodlopende weg die dient ter ontsluiting van een viertal woningen. Met de aansluiting op de rotonde kan het verkeer vanuit oostelijke richting de kern van Lichtenvoorde ook via de Aaltenseweg bereiken. Hierdoor wordt de Vragenderweg ontlast en wordt een betere verdeling van het verkeer over beide wegen beoogd. Als gevolg van het plan zal de verkeersintensiteit op de Oude Winterswijkseweg en de Aaltenseweg toenemen.

Het geschil

2. Het beroepsschrift is ingediend door [appellant] en anderen. Zij wonen allen in de omgeving van het plangebied en vrezen voor hinder van het extra verkeer langs hun woningen als gevolg van het plan.

Toetsingskader

3. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit een 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 die gronden of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

Intrekking

4. Ter zitting hebben [appellant] en anderen de beroepsgrond dat het alternatief waarbij de Richterslaan via de Edisonstraat wordt aangesloten op de N313 ten onrechte niet is onderzocht, ingetrokken.

Voorontwerpbestemmingsplan

5. [appellant] en anderen betogen dat ten onrechte geen voorontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen terwijl door de gemeente was toegezegd dat dit zou gebeuren.

5.1. Het bieden van inspraak voorafgaande aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan maakt geen onderdeel uit van de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geregelde bestemmingsplanprocedure. Een eventuele schending van een inspraakverplichting heeft daarom geen gevolgen voor de rechtmatigheid van de procedure en het bestemmingsplan. Het betoog faalt.

Terinzagelegging

6. [appellant] en anderen betogen dat twee rapporten die ten grondslag liggen aan het plan ten onrechte niet ter inzage hebben gelegen bij het ontwerpbestemmingsplan.

6.1. Artikel 3:11, eerste lid, van de Awb luidt: "Het bestuursorgaan legt het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage."

6.2. Het ontwerpbestemmingsplan is met ingang van 6 november 2015 ter inzage gelegd. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn twee aanvullende onderzoeken naar de verkeerskundige effecten van de 4e poot gedaan. Het betreft het rapport "Resultaten verkeersmodelberekeningen ontsluiting Lichtenvoorde-Oost" van 24 maart 2016, opgesteld door Royal Haskoning DHV, en het rapport "Verkeersveiligheid Aaltenseweg, effecten wijziging aansluitingen N313" (hierna: het rapport Verkeersveiligheid Aaltenseweg), van april 2016, opgesteld door BVA Verkeersadviezen. Beide rapporten dateren van na de terinzagelegging van het ontwerpplan. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (bijvoorbeeld in de uitspraak van 18 februari 2012, [ECLI:NL:RVS:2012:BV1212](#)) staat geen rechtsregel er aan in de weg dat tijdens of na de terinzagelegging van het ontwerpplan nog nader onderzoek wordt verricht ter voorbereiding van het besluit omtrent vaststelling van het plan. De desbetreffende rapporten zijn als bijlagen bij het vastgestelde plan opgenomen, hetgeen ook staat vermeld in de nota zienswijzen. Verder is ter zitting vast komen te staan dat [appellant] en anderen tijdens de raadscommissievergadering gelegenheid hebben gekregen om op de rapporten te reageren.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant] en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het plan in strijd met artikel 3:11 van de Awb is vastgesteld. Het betoog faalt.

Variantenonderzoek

7. [appellant] en anderen betogen dat het rapport "Onderzoek verkeersontsluiting Lichtenvoorde- Oost" van 31 oktober 2012, opgesteld door Royal Haskoning DHV (hierna: de variantenstudie), niet zorgvuldig en onafhankelijk tot stand is gekomen. Royal Haskoning DHV heeft voor het opstellen van de variantenstudie, waarin verschillende ontsluitingsvarianten aan de oostzijde van Lichtenvoorde zijn onderzocht en met elkaar zijn vergeleken, op 2 juli 2012 aan de raad een offerte uitgebracht waarin uiteen is gezet op welke punten in het rapport zal worden ingegaan. In die offerte staat als één van de doelstellingen van het rapport genoemd 'het overtuigen van de provincie van de voordelen van de voorkeursvariant'. Uit die bewoordingen leiden [appellant] en anderen af dat bij het verstrekken van de opdracht aan Royal Haskoning DHV door de raad opzettelijk geen ruimte is gelaten voor de conclusie dat de variant van de provincie het beste alternatief is en dat deze variant niet mocht worden betrokken in de variantenstudie. De variantenstudie is volgens [appellant] voorts ondeugdelijk omdat het rapport binnen één week moest worden opgesteld.

7.1. De Afdeling overweegt dat hoewel de bewoordingen in de offerte ongelukkig zijn geformuleerd, geen aanknopingspunten bestaan voor het oordeel dat de raad opdracht zou hebben gegeven een rapport op te stellen met een vooraf door de raad voorgeschreven uitkomst. Daarbij betreft de Afdeling dat de bewoordingen in de offerte niet de bewoordingen van de raad maar van Royal Haskoning DHV zijn. Verder is van belang dat anders dan door [appellant] en anderen is gesteld, in de variantenstudie naast de door de raad

voorgestelde varianten A tot en met G, die ieder de aanleg van de 4e poot als uitgangspunt hebben, ook de door de provincie voorgestane variant zonder de aanleg van de 4e poot is betrokken en beoordeeld op de aspecten verkeersveiligheid, bereikbaarheid en draagvlak. In de variantenstudie wordt geconcludeerd dat variant F wat deze aspecten betreft het meest geschikte en wenselijke alternatief is en wordt deze conclusie onderbouwd. [appellant] en anderen hebben in hun betoog geen aanknopingspunten gegeven voor het oordeel dat de uitkomst van variant F en de onderbouwing daarvan in de variantenstudie op één of meerdere punten niet juist zouden zijn. De stelling dat de variantenstudie binnen één week moest worden opgesteld is voorts onjuist. Zoals uit de offerte volgt en door de raad is toegelicht, is Royal Haskoning DHV gevraagd binnen één week een zogenoemde quickscan uit te voeren. Het eigenlijke rapport mocht op een langere termijn worden opgeleverd, hetgeen op 31 oktober 2012 is gebeurd.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant] en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de variantenstudie niet onafhankelijk en niet zorgvuldig tot stand is gekomen. Het betoog faalt.

Verkeersveiligheid Aaltenseweg

8. [appellant] en anderen betogen dat de Aaltenseweg niet geschikt is als gebiedsontsluitingsweg en het extra verkeer als gevolg van de 4e poot niet zal kunnen verwerken. Volgens [appellant] en anderen zullen er als gevolg van het plan verkeersonveilige situaties ontstaan op de Aaltenseweg.

Zij voeren aan dat de Aaltenseweg niet voldoet aan de eisen van het kennisplatform het CROW voor wegprofielen, omdat er mag worden geparkeerd op de fietspaden. De Aaltenseweg voldoet ook niet aan het minimale profiel zoals voorgeschreven in het Integraal Verkeersprogramma Oost-Gelre 2014-2024 (hierna: het Verkeersprogramma 2014-2024).

Voorts voeren [appellant] en anderen aan dat de verkeerstoename op de Aaltenseweg als gevolg van het plan groter zal zijn dan waarvan de raad is uitgegaan. Het plan zal namelijk ook leiden tot extra sluipverkeer vanaf de N313 ten oosten van Lichtenvoorde naar de N18 ten westen van Lichtenvoorde.

[appellant] en anderen betogen ook dat de raad niet in de afweging heeft betrokken dat aan de Aaltenseweg een basisschool is gevestigd. Zij wijzen er op dat Veilig Verkeer Nederland vanwege de aanwezigheid van deze school de aanleg van de 4e poot heeft afgeraden. [appellant] en anderen wijzen er voorts op dat de nieuwe verkeerssituatie op de Aaltenseweg niet in overeenstemming is met de aanbevelingen van de Fietzersbond.

[appellant] en anderen betogen tot slot dat in het rapport Verkeersveiligheid Aaltenseweg verkeersmaatregelen worden aanbevolen, maar dat niet is gebleken dat hiervoor financiële middelen beschikbaar zijn.

8.1. De Aaltenseweg is in het Verkeersprogramma 2014-2024 aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit type weg moet volgens het Verkeersprogramma 2014-2024 voldoen aan een aantal inrichtingskenmerken. De inrichtingskenmerken komen overeen met de landelijke richtlijnen van het CROW. Bij de inrichtingskenmerken wordt onderscheid gemaakt tussen eisen voor een optimaal wegprofiel (gebiedsontsluitingsweg type B) en een

minimaal wegprofiel (gebiedsontsluitingsweg type C). Een gebiedsontsluitingsweg type C kan een verkeersintensiteit van 5.000 tot 8.000 mvt/etm verwerken.

8.2. De raad heeft onder verwijzing naar het rapport "Resultaten verkeersmodelberekeningen ontsluiting Lichtenvoorde-Oost" van 24 maart 2016, opgesteld door Royal Haskoning, gesteld dat op basis van de resultaten van het verkeersmodel en een logische interpretatie van de aanwezige verkeerstellingen, wordt verwacht dat de verkeersintensiteit op de Aaltenseweg als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur met ongeveer 1.750 tot 2.138 mvt/etm toeneemt. Daarbij heeft de raad ter zitting toegelicht dat het aantal van 1.750 mvt/etm is gebaseerd op de verkeerstellingen en het aantal van 2.138 mvt/etm volgt uit het verkeersmodel. De totale verkeersgeneratie op de Aaltenseweg komt daarmee op ongeveer 6.000 mvt/etm.

8.3. De Afdeling overweegt over het betoog dat de verkeerstoename groter zal zijn vanwege sluipverkeer richting de N18, dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat niet aannemelijk is dat het plan tot een aanzienlijke toename van sluipverkeer zal leiden. De raad heeft daarbij gewezen op de relatief vlotte doorstroming op de N18 en de N313. Daarnaast is de doorstroming op het kruispunt N18 - N313 door een herinrichting verbeterd. Met wegbewijzing zal worden bewerkstelligd dat het verkeer vanaf de N313 om de kern van Lichtenvoorde wordt geleid om de N18 te bereiken. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid heeft kunnen uitgaan van een verkeerstoename van 1.750 tot 2.138 mvt/etm als gevolg van het plan.

8.4. De raad heeft toegelicht dat de Aaltenseweg in 2014 opnieuw is ingericht. Daarbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met de ontwerpprincipes voor een gebiedsontsluitingsweg type C. Om te voldoen aan de inrichtingseisen voor een minimaal wegprofiel is de weg een halve meter verbreed, is een dubbele asmarkering aangebracht en zijn smalle fietssuggestiestroken aangelegd. De kruispunten zijn uitgevoerd als voorrangskruispunten of uitritconstructie. Op de kruispunten die als voorrangskruispunt zijn uitgevoerd, zijn snelheidsremmende maatregelen in de vorm van een plateau getroffen. Hiermee wordt de attentie op het kruispunt verhoogd. Op de kruising bij de school zijn onder meer zebrapaden, een verhoogde kruising en felgekleurde aandachtstrekkende elementen aangebracht. Op verzoek van de bewoners is parkeren op straat mogelijk gebleven. Hoewel een aantal inrichtingskenmerken afwijkt van de inrichtingseisen zoals aanbevolen door het CROW en in het Verkeersprogramma 2014-2024, zijn er voldoende compenserende maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te waarborgen, aldus de raad.

8.5. In het rapport Verkeersveiligheid Aaltenseweg staat dat de vormgeving van de Aaltenseweg niet voldoet aan de minimale eisen die aan de inrichting van een gebiedsontsluitingsweg worden gesteld. Vooral de ruimte die voor het langzame verkeer (fietsverkeer) beschikbaar is, is ontoereikend. Om de tekortkomingen in het wegprofiel te compenseren zijn zogenoemde compenserende maatregelen getroffen. Ondanks dat de maatvoering niet voldoet is er door deze compenserende maatregelen en de relatief lage intensiteit in de huidige situatie sprake van een acceptabele verkeersveiligheidssituatie. Het enige aspect dat tot onnodige verkeersonveiligheid leidt is het parkeren van voertuigen op de fietssuggestiestrook.

In het rapport Verkeersveiligheid Aaltenseweg staat verder dat de verkeersintensiteit als gevolg van het plan zal toenemen waardoor de tekortkomingen in het profiel meer gaan

knellen. De verkeersonveiligheid zal hierdoor ontegenzeggelijk toenemen. Wel moet worden opgemerkt dat het niet de verwachting is dat er zeer ernstige knelpunten zullen ontstaan, maar dat de verkeersveiligheidssituatie afneemt lijkt zeker. Daar staat tegenover dat de situatie op de Vragenderweg zal verbeteren. Op deze weg zal de intensiteit binnen de bebouwde kom naar verwachting sterk afnemen en van circa 3.500 naar circa 2.000 mtv/etm dalen. Hoe dit per saldo uitpakt, is nagenoeg onmogelijk te voorspellen. Een neutrale uitkomst lijkt echter niet ondenkbaar. Ten aanzien van de Aaltenseweg wordt desondanks geadviseerd om het parkeren op de fietssuggestiestroken te verbieden. Dit kan door het instellen van een parkeerverbod aan beide zijden van de rijbaan. Hiermee worden risicovolle manoeuvres door fietsverkeer voorkomen. Daarnaast kan worden overwogen de wegcategorisering aan te passen en de Aaltenseweg aan te duiden als een erftoegangsweg type 1. Bij voorkeur wordt hier dan een maximumsnelheid van 30 km/uur ingesteld en wordt de vormgeving aangepast. Er dient in dat geval meer ruimte voor de fietser te komen binnen het profiel. De duiding als erftoegangsweg type 1 leidt er overigens niet toe dat de verkeersintensiteit op de Aaltenseweg zal afnemen, maar er zal wel een ander gedrag van de weggebruikers optreden als de profilering wordt aangepast en de snelheid wordt verlaagd. Omdat het verkeer overwegend bestemmingsverkeer betreft, zal de verkeersveiligheid hierdoor naar verwachting verbeteren, aldus het rapport Verkeersveiligheid Aaltenseweg.

8.6. [appellant] en anderen stellen terecht dat het wegprofiel op de Aaltenseweg niet voldoet aan de minimale eisen van het CROW en het Verkeersprogramma 2014-2024 voor gebiedsontsluitingswegen. Dit gegeven betekent op zichzelf echter nog niet dat de Aaltenseweg vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid niet geschikt is om het extra verkeer als gevolg van het plan te verwerken. De raad heeft zich onder verwijzing naar het rapport Verkeersveiligheid Aaltenseweg op het standpunt gesteld dat het plan weliswaar gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid op de Aaltenseweg, maar dat hij dit vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar heeft geacht. Daarbij heeft de raad mogen betrekken dat in het rapport Verkeersveiligheid Aaltenseweg staat dat niet de verwachting bestaat dat als gevolg van het plan op de Aaltenseweg zeer ernstige verkeerskundige knelpunten zullen ontstaan. [appellant] en anderen hebben het rapport Verkeersveiligheid Aaltenseweg op dit punt niet gemotiveerd bestreden. Voorts heeft de raad in aanmerking mogen nemen dat het plan er tevens toe leidt dat op de Vragenderweg vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid een verbeterde situatie zal ontstaan en dat de verkeersveiligheid in Lichtenvoorde per saldo zal verbeteren. De raad heeft voorts toegezegd dat een tweede onderzoek zal worden gedaan naar de verkeersveiligheid op de Aaltenseweg op het moment dat de 4e poot is aangelegd en in gebruik is genomen. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek kunnen nadere verkeerskundige maatregelen worden getroffen indien dit noodzakelijk blijkt ter verbetering van de verkeersveiligheid. Voor zover [appellant] en anderen hebben aangevoerd dat onvoldoende financiële middelen zouden bestaan om eventuele verkeersmaatregelen te treffen, overweegt de Afdeling dat in de plantoelichting staat dat de aanleg van de 4e poot deel uitmaakt van een investeringsprogramma waarin budgetten zijn opgenomen voor de aanleg van 3 rotondes op de N313. Voor de 4e poot is € 750.000 euro begroot. In het aangevoerde ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat eventueel te nemen verkeersmaatregelen niet financieel uitvoerbaar zouden zijn.

De Afdeling overweegt verder dat de raad niet gebonden is aan een advies van Veilig Verkeer Nederland dat - zoals de raad ter zitting heeft toegelicht - ertoe strekte dat de Aaltenseweg als eenrichtingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u wordt ingericht.

Overigens heeft de raad toegelicht dat in een brief van 30 september 2013 gericht aan [appellant] is gemotiveerd waarom van het advies is afgeweken. De raad heeft het advies aldus in de afweging betrokken. De Afdeling overweegt voorts dat de raad evenmin is gebonden aan de aanbevelingen voor fietsverkeersveiligheid van de Fietzersbond, nog daargelaten dat de aanbevelingen zien op fietsverkeersveiligheid in het algemeen en niet op deze concrete situatie.

Het betoog faalt.

Wet geluidhinder

9. [appellant] en anderen betogen dat het plan voorziet in een reconstructie van een weg als bedoeld in de Wet geluidhinder (hierna: de Wgh), hetgeen door de raad ten onrechte niet is onderkend. Zij voeren aan dat bij het berekenen van de geluidsbelasting ten onrechte rekening is gehouden met de toepassing van geluidreducerend asfalt op de Aaltenseweg. Volgens [appellant] en anderen moet de geluidsbelasting zonder toepassing van deze maatregel worden berekend. In dat geval is vrijwel zeker sprake van een reconstructiesituatie omdat de geluidsbelasting met meer dan 2 dB toeneemt. Daarom had een procedure tot vaststelling van hogere waarden moeten worden doorlopen. Volgens [appellant] en anderen is de werking van het geluidreducerend asfalt op de Aaltenseweg bovendien beperkt, omdat er drempels zijn aangelegd zonder dit type asfalt.

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

Artikel 99 luidt: "1. Tot reconstructie van een weg wordt, indien binnen de aanwezige of toekomstige zone van die weg woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd zijn, niet overgegaan dan in overeenstemming met een bestemmingsplan [...].

2. Indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg of - als een weg gedeeltelijk wordt gereconstrueerd - vanwege de niet te reconstrueren gedeelten daarvan, heeft het in het eerste lid bedoelde onderzoek tevens betrekking op die andere wegen of de niet te reconstrueren gedeelten van de betrokken weg.

[...]."

9.2. Bij het bepalen of de geluidsbelasting met meer dan 2 dB toeneemt, dient te worden uitgegaan van de fysieke wijziging van de weg zelf, waaronder het aanbrengen van geluidreducerend asfalt kan worden gerekend wanneer dit een onderdeel vormt van de fysieke wijziging van de weg, en de gevolgen die deze wijziging met zich brengt voor de geluidsbelasting, zonder daarbij al rekening te houden met eventuele maatregelen ter

beperking van de geluidsbelasting zoals geluidschermen (vgl. de uitspraak van 20 augustus 2008, [ECLI:NL:RVS:2008:BE8836](#)). Hieruit volgt dat, anders dan [appellant] en anderen veronderstellen, bij het berekenen van de geluidsbelasting in het kader van de vraag of zich een reconstructiesituatie voordoet, rekening mag worden gehouden met de effecten van geluidreducerend asfalt.

9.3. Aan het plan ligt het rapport "Geluidsbelasting wegverkeer op woningen na extra aansluiting Hamelandweg en herinrichting Aaltenseweg" van 11 juli 2013, opgesteld door Adviesburo Van der Boom (hierna: het akoestisch rapport), ten gronslag.

In het akoestisch rapport staat dat er sprake is van een reconstructie indien wijzigingen aan een aanwezige weg leiden tot een verhoging van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting met, afgerond, 2 dB of meer. De hoogst toelaatbare geluidsbelasting bedraagt in een reconstructiesituatie 48 dB op de gevel van woningen dan wel de heersende waarde indien deze hoger is dan 48 dB. De geluidsbelasting op de woningen langs de Aaltenseweg en het Groten Bos neemt na de aanleg van de 4e poot toe met 4 dB. Op de nieuwe aansluiting Oude Winterswijkseweg neemt de geluidsbelasting met 4 tot 8 dB toe. Doordat de Aaltenseweg en het Groten Bos zijn voorzien van een stil asfalttype met een reductie van ten minste 3 dB kan een reconstructiesituatie langs deze wegen worden voorkomen. Voor de Oude Winterswijkseweg 11 en 11a is met de toepassing van geluidreducerend asfalt voor twee woningen nog altijd sprake van een reconstructiesituatie, aldus het akoestisch rapport.

9.4. Voor de woningen aan de Oude Winterswijkseweg 11 en 11a heeft het college van burgemeester en wethouders op 10 mei 2016 hogere geluidwaarden als bedoeld in de Wgh vastgesteld. Voor de overige woningen langs de Aaltenseweg, het Groten Bos en de Oude Winterswijkseweg volgt uit het akoestisch rapport dat met toepassing van geluidreducerend asfalt de geluidsbelasting minder dan 2 dB zal toenemen als gevolg van het plan. Gelet hierop heeft de raad zich terecht op het standpunt gesteld dat zich bij die woningen geen reconstructiesituatie voordoet.

Dat, zoals door [appellant] en anderen betogen, de effecten van het geluidreducerend asfalt op de Aaltenseweg door de aanwezigheid van drempels zonder dit type asfalt zodanig zouden zijn onderschat, dat alsnog sprake zou zijn van een reconstructiesituatie, acht de Afdeling niet aannemelijk. Daarbij is van belang dat de raad onweersproken heeft gesteld dat op de drempels weliswaar geen geluidreducerend asfalt is aangelegd, maar dat de afstand waarover dit type asfalt ontbreekt in relatie tot de totale lengte van de Aaltenseweg zodanig klein is dat het effect op de geluidsbelasting nihil is.

Het betoog faalt.

Luchtkwaliteit

10. [appellant] en anderen betogen dat het plan leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Zij trekken de stelling van de raad dat de concentratie van luchtverontreinigende stoffen daalt, in twijfel, omdat het plan leidt tot een toename van verkeer.

10.1. De gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit zijn onderzocht in het rapport "Luchtkwaliteit aansluiting rotonde Hamelandweg te Lichtenvoorde", van 7 april 2016,

opgesteld door Adviesburo Van der Boom (hierna: het rapport luchtkwaliteit). In dit rapport luchtkwaliteit wordt geconcludeerd dat uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat ter plaatse van het project geen sprake is van overschrijding van plandrempels en grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. In de toekomstige zichtjaren, uitgaande van de referentie jaren 2014 en 2024, daalt de concentratie luchtverontreinigende stoffen. De jaargemiddelde concentraties blijven ver onder de grenswaarden. Het aantal overschrijdingen van de 24-uurs gemiddelde concentraties blijft ruim onder het toegestane aantal. Luchtkwaliteitseisen vormen daarmee geen belemmering voor deze ruimtelijke ontwikkeling, aldus het rapport luchtkwaliteit.

10.2. [appellant] en anderen hebben de conclusies van het rapport luchtkwaliteit niet gemotiveerd bestreden. Gelet hierop heeft de raad zich onder verwijzing naar dit rapport in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan niet leidt tot een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit. Het betoog faalt.

Natura 2000

11. [appellant] en anderen betogen dat het plan leidt tot nadelige gevolgen voor het Natura 2000-gebied Korenburgerveen vanwege de toename van verkeer op de Oude Winterswijkseweg.

11.1. Artikel 8:69a van de Awb luidt: "De bestuursrechter vernietigt een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept."

11.2. Blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, blz. 18-20) heeft de wetgever met artikel 8:69a van de Awb de eis willen stellen dat er een verband moet bestaan tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appellant door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van de appellant.

11.3. [appellant] en anderen beroepen zich op normen in de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: de Nbw 1998) zoals die golden ten tijde van het bestreden besluit. De bepalingen van de Nbw 1998 hebben met name ten doel om het algemene belang van bescherming van natuur en landschap te beschermen. Uit de uitspraak van de Afdeling van 13 juni 2011, [ECLI:NL:RVS:2011:BR1412](#), volgt dat de individuele belangen van burgers die in of in de onmiddellijke nabijheid van een Natura 2000-gebied wonen bij behoud van een goede kwaliteit van hun directe leefomgeving, zo verweven kunnen zijn met het algemene belang dat de Nbw 1998 beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Nbw 1998 kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen. Dit geval doet zich niet voor nu [appellant] en anderen op tenminste 3 km afstand van het Natura 2000-gebied Korenburgerveen wonen. Deze afstand is te groot om een duidelijke verwevenheid van hun individuele belangen en het algemene belang dat de Nbw 1998 beoogt te beschermen aan te nemen. De betrokken normen van de Nbw 1998 strekken daarom niet kennelijk tot bescherming van de belangen van [appellant] en anderen. Daargelaten of dit betoog zou slagen, laat de Afdeling deze beroepsgrond gelet op artikel 8:69a van de Awb buiten beschouwing nu deze er niet toe kan leiden dat het bestreden besluit om die reden wordt vernietigd.

Conclusie

12. Gelet op het voorgaande is het beroep 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. M.G.J. Parkins-de Vin, voorzitter, en mr. D.J.C. van den Broek en mr. J. Kramer, leden, in tegenwoordigheid van mr. C.A. Blankenstein, griffier.

w.g. Parkins-de Vin w.g. Blankenstein
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 14 juni 2017

821.