

Raad  
van State

Afdeling bestuursrechtspraak

Raad van de gemeente Stichtse Vecht  
Postbus 1212  
3600 BE MAARSSSEN

Class.	
Reg. (Zaak)nr. 213/29265 Dn/14/ 37391	gemeente Stichtse Vecht
Ingek. 02 JUNI 2014	Ontv.bev.
Beh.Afd. RO	
Aantekeningen/Kopie aan.	

Datum  
28 mei 2014

Ons nummer  
201308659/1/R2

Uw kenmerk

Onderwerp  
Stichtse Vecht  
Bp. Corridor

Behandelend ambtenaar  
J.R.S. de Groot Heupner  
070-4264701

In de bovenvermelde zaak is uitspraak gedaan. Een afschrift van deze uitspraak treft u hierbij aan.

Hoogachtend,

de griffier

Deze brief is geautomatiseerd aangemaakt en is daarom niet ondertekend.

De administratie is op 30 mei gesloten.

2554461(CA0)

Postbus 20019 - 2500 EA Den Haag - T 070 426 44 26 - F 070 365 13 80 - [www.raadvanstate.nl](http://www.raadvanstate.nl)  
Bij correspondentie de datum en het nummer van deze brief vermelden

201308659/1/R2.

Datum uitspraak: 28 mei 2014

AFDELING  
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid  
C. van Miert Beheer B.V., gevestigd te Breukelen,  
gemeente Stichtse Vecht,
2. D.A. Lens, wonend te Breukelen, gemeente Stichtse Vecht, en  
anderen,  
appellanten,

en

de raad van de gemeente Stichtse Vecht,  
verweerder.

### Procesverloop

Bij besluit van 25 juni 2013 heeft de raad het bestemmingsplan "Corridor" (hierna: het plan) vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben Van Miert Beheer B.V. en Lens en anderen beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De raad, McDonald's Nederland B.V. en Lens en anderen hebben nadere stukken ingediend.

Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht hebben, daartoe in de gelegenheid gesteld, een schriftelijke uiteenzetting ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 21 maart 2014, waar Van Miert Beheer B.V., vertegenwoordigd door J.A. Mulders, Lens en anderen, vertegenwoordigd door D.A. Lens en A. van Tunen, en de raad, vertegenwoordigd door ing. T. Verkammen, S.C. Lutters, drs. W. Bader-Martens, ing. S.J. Haak en M. Smits, allen werkzaam bij de gemeente, zijn verschenen.

Voorts is ter zitting als partij gehoord het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht, vertegenwoordigd door ing. J.G. Kentie, werkzaam bij de provincie, en McDonald's Nederland B.V., vertegenwoordigd door mr. S.V. Derksen, advocaat te Amsterdam, A. van de Beek en A.F. van Santen.

### Overwegingen

#### ***Planbeschrijving en toetsingskader***

1. Het plan voorziet in hoofdzaak in een actueel juridisch-planologisch kader voor het grondgebied gelegen tussen de Rijksweg A2 en het Amsterdam Rijnkanaal te Breukelen. Daarnaast voorziet het plan in de vestiging van een horecagelegenheid en een P + R parkeergarage nabij het station van Breukelen.

1.1. 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.

### ***Ontvankelijkheid***

2. McDonald's Nederland B.V. betwist de ontvankelijkheid van het beroep van Lens en anderen, gericht tegen het plandeel met de bestemming "Horeca-2", voor zover dit is ingediend door de bewoners aan de Oud Aa te Stichtse Vecht, nu zij geen zienswijze tegen het ontwerpplan hebben ingediend.

Voorts betwist McDonald's Nederland B.V. de ontvankelijkheid van het beroep van Lens en anderen ten aanzien van het plandeel met de bestemming "Horeca-2" nu volgens haar de kortste afstand van de woningen van Lens en anderen aan de Stationsweg, de Broekdijk West en de Van Oldenbarneveldstraat tot het plandeel met de bestemming "Horeca-2" circa 275 meter bedraagt en zij door de tussengelegen spoorweg geen dan wel nauwelijks zicht zullen hebben op het voorziene McDonald's restaurant en geen sprake zal zijn van een noemenswaardige ruimtelijke uitstraling op de woonomgeving van Lens en anderen.

2.1. De bewoners aan de Oud Aa hebben geen zienswijze over het ontwerpbesluit naar voren gebracht.

Ingevolge de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) wordt het ontwerpbesluit ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en kunnen gedurende deze termijn zienswijzen naar voren worden gebracht.

Ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb alsmede met artikel 6:13 van de Awb, kan geen beroep worden ingesteld tegen het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan door een belanghebbende die tegen het ontwerpplan niet tijdig een zienswijze naar voren heeft gebracht, tenzij hem redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten.

Deze omstandigheid doet zich niet voor. Het beroep van Lens en anderen, voor zover het is ingesteld door de bewoners aan de Oud Aa te Stichtse Vecht, is niet-ontvankelijk.

2.2. Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Awb, wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

Ter zitting heeft de raad toegelicht dat de spoordijk een hoogte heeft van circa vijf meter en dat niet is uitgesloten dat vanuit één of meerdere woningen van Lens en anderen zicht zal bestaan op de voorziene McDonald's ter plaatse van het plandeel met de bestemming "Horeca-2". De Afdeling is voorts van oordeel dat niet op voorhand kan worden uitgesloten dat Lens en anderen als gevolg van de voorziene McDonald's effecten zullen ondervinden in de vorm van een toename van het aantal verkeersbewegingen en de daarmee gepaard gaande (geluid)overlast. Gelet hierop is het beroep van Lens en anderen, voor zover dit is gericht tegen het plandeel met de bestemming "Horeca 2" en voor zover niet ingediend door de bewoners aan de Oud Aa, naar het oordeel van de Afdeling ontvankelijk.

***Het beroep van Van Miert Beheer B.V.***

3. Van Miert Beheer B.V. voert aan dat in het plan ten onrechte niet is voorzien in de mogelijkheid om installaties ten behoeve van het opwekken van duurzame energie op te richten met een hoogte van maximaal 20 meter, terwijl de raad zijn zienswijze op dit onderdeel gegrond heeft verklaard.

3.1. De raad erkent dat artikel 7, lid 7.2.3, onder e, van de planregels naar aanleiding van de zienswijze van Van Miert Beheer B.V. bij de vaststelling van het plan abusievelijk niet is aangepast in die zin dat voor installaties die uit milieuhygiënisch oogpunt moeten worden geplaatst, de maximale bouwhoogte 20 meter bedraagt. De Afdeling oordeelt dat het bestreden besluit in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid. Het beroep van Van Miert Beheer B.V. is gegrond.

3.2. In hetgeen Van Miert Beheer B.V. heeft aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit voor zover dat ziet op de vaststelling van artikel 7, lid 7.2.3., onder e, van de planregels, is genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb. Het beroep is gegrond, zodat het bestreden besluit in zoverre dient te worden vernietigd.

***Het beroep van Lens en anderen******Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013***

4. Lens en anderen, voor zover ontvankelijk, betogen dat het plan in strijd is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht 2013 (hierna: de PRV 2013) omdat de zogenoemde Mobiliteitstoets als bedoeld in artikel 3.7 niet is uitgevoerd.

4.1. De raad stelt dat het plan met de daarbij behorende onderzoeken aan de provincie is voorgelegd en dat de provincie geen aanleiding heeft gezien om ten aanzien van het aspect verkeer een zienswijze in te dienen.

4.2. Ingevolge artikel 3.7, eerste lid, van de PRV 2013, wordt als 'Mobiliteitstoets' aangewezen het gebied waarvan de geometrische plaatsbepaling is vastgelegd in het GML-bestand en is verbeeld op de kaart 'Verkeer en Vervoer'.

Ingevolge het tweede lid, bevat de toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, een beschrijving van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg kunnen hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan.

Ingevolge het derde lid, wordt, indien uit de in het tweede lid bedoelde beschrijving blijkt dat er sprake is van relatief grote verkeerseffecten, een mobiliteitstoets zoals beschreven in de Bijlage Mobiliteitstoets uitgevoerd.

4.3. In de Bijlage Mobiliteitstoets staat dat om na te gaan of de mobiliteitstoets noodzakelijk is, het wenselijk is bij elk ruimtelijk plan inzicht te geven in het aantal verplaatsingen dat die ontwikkeling tot gevolg heeft in relatie tot de capaciteit van het regionale wegennet. Als de mobiliteitstoets noodzakelijk blijkt, is het aan te bevelen om in ieder geval in te gaan op een aantal algemene aspecten zoals:

- a. of de ruimtelijke ontwikkeling qua locatie en type modaliteit passend is binnen het mobiliteitsbeleid van de provincie Utrecht zoals omschreven in de vigerende versie van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU);
- b. of het aantal (te verwachten) verplaatsingen van de diverse modaliteiten passend is op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk of dat er knelpunten ontstaan;
- c. met welke maatregel(en) wordt voorzien in een afdoende aansluiting van de locatie op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten;
- d. of er voldoende financiële middelen zijn gereserveerd om de maatregelen aan het verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten te bekostigen;
- e. wanneer de maatregel(en) aan het verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd zodat een tijdige ontsluiting en goed functionerend verkeersnetwerk voor alle modaliteiten kan worden gewaarborgd.

4.4. Het plangebied ligt volgens de bij de PRV 2013 behorende kaart 'Verkeer en Vervoer' in een gebied waarvoor de Mobiliteitstoets is aangewezen.

4.5. In de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de P + R parkeergarage bij station Breukelen van 13 mei 2013, wordt er onder verwijzing naar de SMPU op gewezen dat het de wens van de provincie is om betere overstappunten tussen auto en openbaar vervoer te realiseren. Verder is vermeld dat vanuit het noorden Breukelen bij uitstek geschikt is om te functioneren als overstappunt omdat het station pal langs de A2 ligt en het aanbod van treinen van goede kwaliteit is. In bijlage 11 bij het plan is voorts beschreven welke knelpunten er momenteel in de verkeersafwikkeling bestaan en worden een aantal maatregelen voorgesteld om deze knelpunten op te lossen waaronder de aanleg van een bypass en een zogenoemde doseerinstallatie op de rotonde. Uit het in deze bijlage bijgevoegde besluit van 23 april 2013 van gedeputeerde staten van de provincie Utrecht volgt dat is besloten tot de aanleg van de bypass en de doseerinstallatie. Tevens blijkt uit het besluit ten laste van wie de kosten voor deze maatregelen worden gebracht. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat niet wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 3.7, van de PRV. Uit de PRV 2013 volgt niet dat ten behoeve van de Mobiliteitstoets een separaat onderzoek dient te worden opgesteld. Het betoog faalt.

#### ***Bestemming "Horeca-2"***

5. Lens en anderen kunnen zich niet verenigen met de bestemming "Horeca-2", waar de vestiging van een McDonald's is voorzien. Zij vrezen allereerst voor overlast op het gebied van geluid, zwerfafval en parkeren

alsmede een afname van de sociale veiligheid in hun wijk door rondhangende bezoekers. Volgens hen wordt ter plaatse van de voorziene McDonald's in onvoldoende parkeerplaatsen voorzien, waardoor de kans op overlast in hun wijk zal toenemen.

Voorts achten zij een maximale bouwhoogte van 17 meter voor het gehele bouwvlak, waarbij de bebouwing zich overal in het bestemmingsvlak kan bevinden, alsmede de mogelijkheid tot het plaatsen van diverse vlaggenmasten en een verwijsmast onaanvaardbaar.

Volgens Lens en anderen is verder onvoldoende onderzoek gedaan naar de verkeersaantrekkende werking vanwege de voorziene McDonald's en de effecten hiervan op de wegen nabij hun woningen.

Tot slot staat het plandeel met bestemming "Horeca-2" volgens Lens en anderen in de weg aan de aanleg van een zogenoemde turborotonde, die noodzakelijk is voor een goede verkeersafwikkeling in de toekomst.

5.1. De raad wijst erop dat met McDonald's Nederland B.V. een convenant is gesloten waarin afspraken zijn gemaakt om de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken, waaronder afspraken ten aanzien van zwerfvuil. Ten behoeve van de McDonald's zal worden voorzien in de aanleg van 77 parkeerplaatsen, hetgeen volgens de raad ruim voldoende is. De raad stelt voorts dat de zelfstandige verkeersaantrekkende werking van de voorziene McDonald's gering is, dat in de huidige situatie reeds sprake is van problemen in de verkeersafwikkeling en dat wordt gezocht naar maatregelen om de verkeersdoorstroming te verbeteren. Vooralsnog bestaat geen concreet voornemen voor de aanleg van een turborotonde maar het plan staat ook niet aan de aanleg ervan in de weg, aldus de raad.

5.2. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de voorziene vestiging van de McDonald's niet zal leiden tot een onaanvaardbare overlast van bezoekers in de wijk van Lens en anderen. Hierbij wordt betrokken dat tussen de gemeente en McDonald's Nederland B.V. een convenant is gesloten dat ziet op het beperken van overlast op de omgeving. Van de zijde van McDonald's Nederland B.V. is daarbij ter zitting benadrukt dat het bestrijden van zwerfvuil een prioriteit in de bedrijfsvoering is. Voorts wordt bij dit oordeel betrokken dat de voorziene McDonald's op enige afstand tot de woonwijk van Lens en anderen ligt en dat daartussen de snelweg A2 en de spoorlijn ligt. Het standpunt van de raad dat de overlast reeds beperkt zal zijn omdat het gaat om een solitaire locatie, omringd door infrastructuur, acht de Afdeling niet onredelijk.

5.3. Ingevolge artikel 12, lid 12.2.1, van de planregels, mogen ter plaatse van de bestemming "Horeca-2" binnen het bouwvlak gebouwen met een maximale oppervlakte van 1000 m<sup>2</sup> worden gebouwd met een maximale bouwhoogte zoals aangegeven ter plaatse van de aanduiding "maximale bouwhoogte (m)". In de verbeelding is de maximale bouwhoogte op 17 meter bepaald.

Ingevolge artikellid 12.2.2, onder c, mag de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer dan 12 meter

bedragen.

Op grond van artikel 35, lid 35.1, van de planregels, kan het bevoegd gezag bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 12.2.2 voor het bouwen van een reclamemast tot een hoogte van maximaal 30 meter, onder de voorwaarden dat binnen de bestemming "Horeca-2" in totaal maximaal één reclamemast is toegestaan, deze mast bestemd is voor de plaatsing van reclame-uitingen van meerdere bedrijven en de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden niet onevenredig worden geschaad.

Weliswaar valt het bestemmingsvlak van de bestemming "Horeca-2" samen met het bouwvlak zodat flexibiliteit bestaat ten aanzien van de exacte situering van het bedrijfsgebouw, maar in de planregels is een begrenzing aangebracht wat betreft de maximale oppervlakte van het bedrijfsgebouw, te weten 1000 m<sup>2</sup>. Gelet hierop alsmede gelet op de afstand van het plandeel tot de woningen van Lens en anderen en de daar tussenliggende (deels verhoogd aangelegde) infrastructuur, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat deze mate van flexibiliteit onaanvaardbaar moet worden geacht. Voorts hebben Lens en anderen niet aannemelijk gemaakt dat een maximale bouwhoogte van 17 meter voor gebouwen niet aanvaardbaar is.

5.4. Wat betreft de mogelijkheid om binnen de bestemming "Horeca-2" vlaggenmasten op te richten en na afwijking van het plan één reclamemast met een maximale hoogte van 30 meter op te richten, hebben Lens en anderen ter zitting verduidelijkt dat hun bezwaar er met name in is gelegen dat onzeker is of een reclamemast zal worden opgericht en zo ja, op welke plek. In dat verband wordt overwogen dat hetgeen het plan in zoverre binnen de bestemming "Horeca-2" toestaat nimmer een verplichting tot daadwerkelijke realisering inhoudt. Voor zover Lens en anderen betogen dat in het plan de exacte situering van vlaggenmasten en reclamemasten had moeten worden vastgelegd, overweegt de Afdeling dat, gelet op de aard en de toegestane hoogte van deze bouwwerken en de aanzienlijke afstand tot de woningen van Lens en anderen, de raad hiervan in redelijkheid heeft kunnen afzien. Ten aanzien van de mogelijkheid om na afwijking van het plan één reclamemast met een maximale hoogte van 30 meter te realiseren, wordt overwogen dat in het plan als voorwaarde is opgenomen dat de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden niet onevenredig mogen worden geschaad.

5.5. Voor zover Lens en anderen betogen dat voor het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen ten onrechte geen toepassing is gegeven aan de aanbevolen parkeercijfers van het CROW, wordt overwogen dat op de raad niet de verplichting rust deze aanbevelingen over te nemen. Ter zitting heeft de raad toegelicht dat voor het bepalen van het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen gebruik is gemaakt van de verkeersprognoses die zijn verstrekt door McDonald's Nederland B.V. en die zijn gebaseerd op ervaringscijfers. In het rapport "Horecavoorziening Bedrijvenpark Breukelerwaard te Breukelen" van 26 april 2013, opgesteld door Van Riezen & Partners, is een indicatieve weergave van de inrichting van de projectlocatie opgenomen, waarbij maximaal 79 parkeerplaatsen zijn



ingetekend. Verwezen wordt voorts naar het bijgevoegde onderzoek van Goudappel Coffeng van 11 januari 2013. In dit onderzoek, getiteld "Verkeersanalyse ontwikkeling Breukelen" is de parkeerbehoefte berekend. De minimale parkeerbehoefte van McDonald's is berekend op 78 parkeerplaatsen, waarbij rekening is gehouden met de drukste perioden en de gemiddelde duur dat een auto een parkeerplaats bezet. Naar het oordeel van de Afdeling hebben Lens en anderen niet aannemelijk gemaakt dat dit aantal is gebaseerd op onjuiste uitgangspunten. Weliswaar is in artikel 12, lid 12.3.1, van de planregels bepaald dat ter plaatse van de bestemming "Horeca-2" een parkeernorm geldt van minimaal 6,5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> (bruto vloeroppervlak) horeca, maar deze bepaling staat niet in de weg aan het realiseren van meer parkeerplaatsen, terwijl voorts niet is gebleken dat het plan in de weg staat aan het realiseren van het in de onderzoeken genoemde aantal van 78 parkeerplaatsen.

5.6. In het rapport "Horecavoorziening Bedrijvenpark Breukelerwaard te Breukelen" is opgenomen dat de totale verkeersgeneratie als gevolg van de voorziene McDonald's gemiddeld 830 ritten per werkdag bedraagt en 8.298 ritten per week. In de ruimtelijke onderbouwing staat voorts dat de verkeersintensiteit op de Amerlandseweg voor 2020 is geprognoseerd op 17.300 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etm). Voor de Brugoprit bedraagt dit aantal 16.200 mvt/etm. In het bij deze ruimtelijke onderbouwing behorende onderzoek naar de luchtkwaliteit van 8 mei 2013, opgesteld door Grontmij Nederland B.V., staat dat het verkeer van en naar de horecavoorziening voor 80% van de snelweg komt en voor 20% vanuit Breukelen. Lens en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat de raad niet in redelijkheid van deze percentages heeft kunnen uitgaan. De raad heeft zich onder verwijzing naar deze aantallen en percentages op het standpunt gesteld dat deze toename van het aantal verkeersbewegingen aanvaardbaar is. In hetgeen Lens en anderen hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op dit standpunt heeft kunnen stellen.

5.7. Niet in geschil is dat ter plaatse van de rotonde tussen de rijksweg A2 en het spoor sprake is van problemen in de verkeersafwikkeling. In het rapport "Verkeersanalyse ontwikkeling Breukelen" staat dat om het verkeer goed te kunnen afwickelen in 2020 maatregelen nodig zijn en dat uit een eerste verkenning volgt dat de aanleg van een turborotonde de beste oplossing is, waarbij de bestaande bypass gehandhaafd blijft. Bij het plan is het besluit van gedeputeerde staten van de provincie van 23 april 2013 opgenomen, waarin is besloten tot de aanleg van een bypass tussen de noordelijke en westelijke tak van de rotonde alsmede de plaatsing van een zogenoemde doseerinstallatie op de oostelijke tak van de rotonde bij de open afrit van de A2 aansluiting Breukelen. De raad heeft toegelicht dat de effecten van deze maatregelen dienen te worden onderzocht en dat vervolgens in overleg met de provincie zal worden bezien of het noodzakelijk is om deze rotonde om te vormen tot een zogenoemde turborotonde. Nu gelet op deze toelichting onzeker is of binnen de planperiode zal worden overgegaan tot de aanleg van een turborotonde, heeft de raad in redelijkheid kunnen afzien van het opnemen van een verkeersbestemming op een

gedeelte van de gronden waaraan de bestemming "Horeca-2" is toegekend. Overigens is in artikel 12, lid 12.4, van de planregels voorzien in een wijzigingsbevoegdheid waarin de bestemming "Horeca-2" kan worden gewijzigd in de bestemming "Verkeer", onder de voorwaarde dat de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden niet onevenredig worden geschaad. In zoverre staat het plan niet aan de aanleg van een turbotronde in de weg. Het betoog faalt.

### ***Parkeergarage***

#### *Locatieonderzoek*

6. Lens anderen betogen dat de raad onvoldoende heeft gemotiveerd waarom niet is gekozen voor twee andere locaties voor de parkeergarage die uit het locatieonderzoek naar voren zijn gekomen. Het argument dat de gronden aan de Amerlandseweg niet kunnen worden verworven is volgens hen niet steekhoudend. De eigenaar van deze gronden heeft aangegeven nooit te zijn benaderd terwijl op het parkeerterrein voorts een voorkeursrecht als bedoeld in de Wet voorkeursrecht gemeenten is gevestigd. Verder wijzen zij erop dat het college van burgemeester en wethouders op 18 juni 2013 heeft besloten de mogelijkheid voor uitbreiding van de parkeercapaciteit via een wijzigingsbevoegdheid in het plan op te nemen. Volgens hen is onder druk van een schadeclaim van de provincie uiteindelijk gekozen voor de onderhavige locatie. Overigens is locatie A, waarvoor is gekozen, in het locatieonderzoek als afgevalen locatie aangemerkt. Volgens Lens en anderen had dienen te worden gekozen voor locatie B.

6.1. De raad stelt dat de onderhavige locatie voor de parkeergarage is gekozen op grond van uitsluitend ruimtelijke overwegingen. Daarbij heeft de raad achtereenvolgens betrokken dat op grond van het vorige plan reeds aanzienlijke bouwmogelijkheden voor de desbetreffende gronden golden, dat de locatie geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het project Hof van Breukelen en dat ook uit de locatiestudie naar voren is gekomen dat dit de meest wenselijke locatie is.

6.2. In de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de parkeergarage is vermeld dat in het kader van de ontwikkelingsvisie Hof van Breukelen is onderzocht welke locaties geschikt zijn voor het realiseren van een P+R voorziening. Voor de beoordeling van de locaties zijn een aantal randvoorwaarden opgesteld. In totaal zijn 9 locaties onderzocht. De conclusie van het locatieonderzoek luidt dat er drie potentieel geschikte locaties zijn, te weten de locaties aangeduid als A/B, E en H. Locatie A/B voldoet aan het Programma van Eisen. Een voorziening op maaiveld (locatie A) valt af omdat de P+R op deze locatie dan op langere termijn de ontwikkeling van de verhoogde weg belemmert. Er dient nader onderzoek te worden gedaan of er een gebouwde voorziening kan worden gerealiseerd waarbij rekening wordt gehouden met de aanleg van de verhoogde weg (locatie B). Bij parkeren op maaiveld zal, gezien het benodigde aantal parkeerplaatsen locatie A/B in beeld blijven, zo staat in het locatieonderzoek. Ten aanzien van locatie H staat in de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de parkeergarage dat vanwege de aanwezigheid van een

hoogspanningslijn en de bebouwingsvrije zone rondom de Rijksweg A2, deze locatie niet voldoende ruimte biedt. Locatie E biedt volgens de ruimtelijke onderbouwing geen oplossing op korte termijn nu de ontwikkeling ervan samenhangt met de realisatie van fase 1 van het project Hof van Breukelen, waarvan de aanvang onduidelijk is.

6.3. Weliswaar is uit het locatieonderzoek naar voren gekomen dat er ook andere locaties geschikt kunnen zijn voor het realiseren van een P + R voorziening, maar naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad afdoende gemotiveerd waarom hij voor de onderhavige locatie heeft gekozen. De raad heeft bij zijn keuze in redelijkheid kunnen meewegen dat de locatie dicht bij de perronopgang van het station ligt, dat op grond van het vorige plan ter plaatse reeds aanzienlijke bouwmogelijkheden golden en dat de voorkeur van de initiatiefnemer voor dit project uitging naar deze locatie. Ten aanzien van het besluit van 18 juni 2013 van het college burgemeester en wethouders om via een wijzigingsbevoegdheid parkeercapaciteit elders in het plangebied mogelijk te maken, wordt overwogen dat de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan bij de raad berust. De raad is niet gebonden aan voorstellen die het college van burgemeester en wethouders in dat kader doet. Overigens is in het plan voorzien in een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de bestemming "Verkeer" en heeft de raad ter zitting toegelicht dat hij de optie om elders parkeerruimte te realiseren openhoudt, maar dat dit niet zal leiden tot een wijziging van de parkeercapaciteit in de voorziene parkeergarage. In dat kader is namens gedeputeerde staten van de provincie Utrecht gesteld dat de verwachting is dat de parkeerbehoefte in 2020 zal oplopen tot circa 700 parkeerplaatsen.

Verder staat in de conclusie van het locatieonderzoek dat zolang fase 2 van het project Hof van Breukelen niet wordt gerealiseerd, locatie A een goede locatie voor een P + R voorziening is en dat bij parkeren op maaiveld, gezien het aantal benodigde plaatsen locatie A/B in beeld blijft. Op de in het locatieonderzoek opgenomen tekening staat locatie A weliswaar als afgevalen locatie vermeld, maar gelet op vorenvermelde toelichting was niet uitgesloten dat deze locatie alsnog zou worden gekozen. Gelet hierop faalt het betoog van Lens en anderen dat de raad niet in redelijkheid voor locatie A/B, zoals vermeld in het locatieonderzoek, heeft kunnen kiezen.

### *Verkeer*

7. Lens en anderen betogen dat de realisatie van de parkeergarage tot een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen zal leiden en dat hun woon- en leefklimaat hierdoor onevenredig wordt aangetast. De door de raad gehanteerde aantallen verkeersbewegingen in de huidige en toekomstige situatie zijn volgens hen niet ontleend aan concrete verkeersstellingen.

Lens en anderen betogen verder dat de verkeersveiligheid, in het bijzonder ter plaatse van de bocht op de Broekdijk West, met de voorziene parkeergarage onvoldoende is gewaarborgd. Zij achten een verbreding van de weg een noodzakelijke voorwaarde voor de aanleg van de parkeergarage. Volgens hen had niet kunnen worden volstaan met de in de planregels opgenomen wijzigingsbevoegdheid waarmee de verkeersbestemming ter plaatse kan worden verbreed.

7.1. De raad stelt dat in de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de parkeergarage op basis van het regionale verkeersmodel VRU de verhouding tussen de huidige en het toekomstige aantal verkeersbewegingen inzichtelijk is gemaakt. Voor de berekening van het aantal verkeersbewegingen is uitgegaan van een bezetting van 1,5 auto per parkeerplaats per dag, de toename van het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie en de spreiding van het verkeer in de spitsperiodes. Voorts stelt de raad dat uitsluitend ter plaatse van de rotonde ten oosten van de A2 sprake zal zijn van cumulatieve effecten in de verkeersintensiteit die kunnen leiden tot hinder.

Van een toename van de verkeersonveiligheid in de bocht op de Broekdijk West zal volgens de raad geen sprake zijn. Wel is besloten om bij de realisatie van de parkeergarage de ontsluiting van het gebied aan te passen in verband met de verkeersveiligheid.

7.2. In de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de parkeergarage is ten aanzien van het aspect verkeer vermeld dat de verkeersstromen zullen wijzigen, met name op de Stationsweg. Op de Stationsweg is in de huidige situatie sprake van 1390 mvt/etm en dit aantal neemt als gevolg van het gebruik van de parkeergarage met 400 parkeerplaatsen toe naar 1990 mvt/etm. De verkeersintensiteit op de Amerlandseweg is voor 2020 geprognosticeerd op 17.300 mvt/etm en zal als gevolg van het gebruik van de parkeergarage toenemen naar 18.020 mvt/etm. Ter plaatse van de Brugoprit neemt de verkeersintensiteit toe van 16.200 mvt/etm tot 16.680 mvt/etm. In de ruimtelijke onderbouwing staat voorts dat de toename van het verkeer door de parkeergarage op de Amerlandseweg naar verhouding beperkt is en dat geen sprake zal zijn van knelpunten in de verkeersafwikkeling. De verkeersintensiteit op de Stationsweg neemt naar verhouding sterker toe. In de ruimtelijke onderbouwing staat dat de weg een relatief beperkt profiel heeft en wordt belast door (vracht)verkeer van en naar de Keulschevaart en door bussen van en naar het station. Vanwege het gebruik van de Stationsweg door vrachtverkeer wordt gestreefd naar een beperkte aanpassing van de weg.

7.3. Ter zitting heeft de raad toegelicht dat voor de berekening van de verkeerstoename gebruik is gemaakt van verkeerstellingen uit 2011. Vervolgens is daarbij de geschatte toename van het aantal verkeersbewegingen opgeteld. Naar het oordeel van de Afdeling hebben Lens en anderen niet aannemelijk gemaakt dat de raad bij de berekeningen is uitgegaan van onjuiste uitgangspunten. Voorts is de Afdeling van oordeel dat niet aannemelijk is gemaakt dat de toename van het aantal verkeersbewegingen op de Amerlandseweg en de Brugoprit gelet op de reeds bestaande verkeersintensiteit zodanig is, dat dit leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van Lens en anderen. Door de raad is ter zitting erkend dat ter plaatse van de bocht op de Broekdijk West een aanpassing van de weg noodzakelijk is. De raad stelt zich echter op het standpunt dat de verkeersveiligheid als gevolg van het plan ter plaatse er niet toe noopt dat hierin bij recht wordt voorzien. De raad wijst in dit verband op de wijzigingsbevoegdheid in artikel 36, onder c, van de planregels, op grond waarvan de bestemmingen in het plan kunnen

worden gewijzigd in een verkeersbestemming. Lens en anderen hebben naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat de gevolgen ten aanzien van de verkeersintensiteit, in het bijzonder met betrekking tot het aspect verkeersveiligheid, zodanig zijn, dat de raad niet in redelijkheid heeft kunnen volstaan met het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid in artikel 36, onder c, van de planregels.

### *Geluidhinder*

8. Lens en anderen betogen dat het aan het plan ten grondslag gelegde geluidonderzoek ten behoeve van de parkeergarage ondeugdelijk is. Volgens hen is ten onrechte geen rekening gehouden met het geluid dat afkomstig is uit de parkeergarage terwijl de parkeergarage een open ontwerp zal hebben. Wat betreft de aan te houden afstand tussen de woningen en de parkeergarage is volgens Lens en anderen ten onrechte uitgegaan van een gemengd gebied als bedoeld in de brochure "Bedrijven en Milieuzonering", van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (hierna: de VNG-brochure) en wordt de in de VNG-brochure aanbevolen afstand niet gehaald.

Wat betreft de berekeningen van de indirecte geluidhinder is volgens Lens en anderen ten onrechte slechts rekening gehouden met het bronvermogen van personenauto's en niet tevens van vrachtwagens en bussen. Voorts zijn volgens hen onvoldoende waarneempunten in het onderzoek betrokken en is geen rekening gehouden met zogenoemde mobiele bronnen op de Broekdijk West. Uit het onderzoek naar de geluidbelasting volgt dat ter plaatse van negen woningen aan de Stationsweg de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor indirecte geluidhinder wordt overschreden. Lens en anderen betogen dat de raad dit gegeven ten onrechte afdoet onder verwijzing naar de eisen die in het Bouwbesluit 2012 zijn gesteld aan de minimale gevelwering van 20 dB, waardoor kan worden verondersteld dat een maximaal toelaatbare binnenwaarde van 35 dB(A) wordt behaald. Deze normen gelden, aldus Lens en anderen, voor nieuwbouwwoningen en niet voor bestaande woningen zoals hier het geval is.

Lens en anderen wijzen er tot slot op dat uit de plantoelichting volgt dat de geluidbelasting op hun woningen meer dan 53 dB bedraagt, dat daarmee de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor zones langs wegen reeds wordt overschreden, dat dit als gevolg van het plan verder toeneemt en dat zij worden belemmerd in hun mogelijkheden om vervangende nieuwbouw te plegen. Volgens Lens en anderen heeft de raad ten onrechte geen geluidwerende maatregelen als voorwaardelijke verplichting in het plan opgenomen noch een besluit hogere grenswaarde genomen als bedoeld in de Wet geluidhinder. Ook wijzen zij erop dat ten aanzien van woningen langs wegen met een snelheidsregime van 30 kilometer per uur (hierna: km/u) moet worden beoordeeld of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Volgens Lens en anderen kan de raad deze beoordeling niet afdoen met het argument dat de geluidbelasting onder de maximaal te ontheffen geluidgrenswaarde blijft.

8.1. De raad stelt dat wat betreft de afstand van de parkeergarage tot gevoelige bestemmingen, toepassing is gegeven aan de indicatieve

richtafstanden uit de VNG-brochure. Voor parkeergarages wordt een afstand van 30 meter voorgeschreven. Daarbij is uitgegaan van het omgevingstype gemengd gebied. Volgens de raad bedraagt de dichtstbijzijnde afstand tot de woningen 45 meter.

De raad stelt verder dat op grond van de circulaire "Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening w.m." van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer (hierna: de circulaire) de hinder vanwege autoverkeer van en naar de inrichting is beoordeeld. De raad ziet geen aanleiding voor het treffen van geluidwerende maatregelen.

Voorts is het standpunt van de raad dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor indirecte geluidhinder weliswaar wordt overschreden, maar dat deze overschrijding wegvalt tegen de geluidbelasting vanwege het spoor.

8.2. Ten behoeve van het plan is onderzoek verricht naar de geluidhinder. De resultaten van het onderzoek zijn neergelegd in de notitie "Geluidhinder parkeergarage Breukelen" van 8 mei 2013, opgesteld door Grontmij B.V. (hierna: het geluidonderzoek). In het geluidonderzoek zijn de gevolgen van de parkeergarage vanwege de directe geluidhinder en de indirecte geluidhinder berekend. Voor de vraag of vanwege de directe geluidhinder ter plaatse van de nabijgelegen gevoelige bestemmingen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, zijn de richtlijnen uit de VNG-brochure toegepast, zo staat in het onderzoek. In verband met het aspect geluid bedraagt de richtafstand 30 meter. Hierbij is uitgegaan van het omgevingstype gemengd gebied. In dat verband mag deze afstand volgens het geluidonderzoek met één afstandstap worden teruggebracht naar 10 meter.

Bij het berekenen van de indirecte hinder is toepassing gegeven aan de circulaire. In het geluidonderzoek staat dat bij de berekening geen rekening is gehouden met het geluid vanuit de inrichting noch met het overige verkeer. Voor de berekeningen zijn waarneempunten op representatieve woningen aan de Stationsweg, Van Oldenbarneveldstraat en Broekdijk West gehanteerd, is uitgegaan van een gemiddelde rijsnelheid van 35 km/u en van een bronvermogen van 95 dB(A) voor personenauto's. De conclusie van het geluidonderzoek luidt dat de grenswaarde van 50 dB(A) voor indirecte geluidhinder op negen woningen in het plangebied wordt overschreden. Omdat de parkeergarage en de woningen binnen de zone van de spoorweg liggen, zal volgens het geluidonderzoek de bijdrage van de indirecte hinder op de totale geluidbelasting gering zijn.

8.3. Voor het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen van Lens en anderen vanwege de directe geluidhinder van de voorziene parkeergarage, heeft de raad aangesloten bij de indicatieve richtafstanden uit de VNG-brochure. In bijlage 1 van de VNG-brochure wordt voor autoparkeerterreinen en parkeergarages een richtafstand van 30 meter aanbevolen. Deze afstand geldt ten opzichte van een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype, zoals een rustig buitengebied. In de VNG-brochure is vermeld dat de richtafstanden uit bijlage 1 met één afstandsstap kunnen worden verlaagd indien sprake is van

een omgevingstype gemengd gebied. De richtafstand van 30 meter wordt in een dergelijk geval 10 meter. De VNG-brochure vermeldt over het omgevingstype gemengd gebied onder meer dat dit een gebied is met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Volgens de VNG-brochure behoren gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Gelet op de ligging van de voorziene parkeergarage nabij het spoor, de snelweg A2 en een bedrijventerrein, is de Afdeling van oordeel dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat ter plaatse sprake is van een gemengd gebied en de aanbevolen afstand met één afstandsstep kan worden verlaagd tot 10 meter, zodat dit betoog van Lens en anderen faalt. Voor zover Lens en anderen betogen dat niet wordt voldaan aan de aanbevolen afstand in de VNG-brochure, wordt overwogen dat blijkens de verbeelding de afstand van het vlak met de bestemming "Verkeer-Verblijfsgebied" met de aanduiding "parkeergarage" tot de gevel van de dichtstbijzijnde woning circa 30 meter bedraagt, zodat ook dit betoog faalt.

8.4. Wat betreft het betoog van Lens en anderen dat bij de berekening van de indirecte geluidhinder ten onrechte geen rekening is gehouden met het overige wegverkeer, wordt overwogen dat in de circulaire wordt aangesloten bij het bepaalde in artikel 1.1, tweede lid, van de Wet milieubeheer, waarin is bepaald dat onder indirecte geluidhinder wordt verstaan de nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door activiteiten die, hoewel plaatsvindend buiten het terrein van de inrichting, aan de inrichting zijn toe te rekenen. Gelet hierop en nu Lens en anderen niet hebben aangevoerd dat de raad ten onrechte toepassing heeft gegeven aan de circulaire, faalt het betoog dat in het geluidonderzoek ten aanzien van de indirecte geluidhinder ten onrechte uitsluitend het autoverkeer van en naar de parkeergarage is betrokken.

Voor zover Lens en anderen de gehanteerde uitgangspunten ten behoeve van de berekening van de indirecte geluidhinder ter discussie stellen, wordt overwogen dat in het geluidonderzoek staat dat de berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig methode II.8 uit de "Handleiding meten en rekenen industriellawaai, 1999". In bijlage 1 bij het geluidonderzoek is het modeloverzicht gevoegd, waarbij de gehanteerde waarneempunten zijn aangegeven. Ter zitting heeft de raad toegelicht dat geen waarneempunten zijn geplaatst op de woningen aan de Van Oldenbarneveltstraat nu de geluidbelasting op deze woningen volledig wordt bepaald door de huidige verkeersintensiteit op de Brugoprit. Naar het oordeel van de Afdeling hebben Lens en anderen niet aannemelijk gemaakt dat ten behoeve van de berekeningen van de indirecte geluidhinder is uitgegaan van onvoldoende of onjuiste waarneempunten. Voorts blijkt uit bijlage 1 bij het geluidonderzoek dat rekening is gehouden met zogenoemde mobiele bronnen op de Stationsweg. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat in het onderzoek tevens het verkeer op de Broekdijk West in het onderzoek had moeten worden betrokken, nu de uitrit van de parkeergarage is voorzien nabij de Stationsweg en niet aannemelijk is dat het verkeer van en naar de parkeergarage zal ontsluiten via de Broekdijk West.

8.5. Bij de beoordeling van de resultaten van de indirecte geluidhinder is uitgegaan van de in de circulaire vermelde voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en een maximaal toelaatbare grenswaarde van 65 dB(A). In de circulaire wordt aanbevolen om geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toe te staan indien die overschrijding kan worden voorkomen door het treffen van bronmaatregelen. Uit de geluidberekeningen volgt dat ter plaatse van negen woningen in het plangebied de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor indirecte geluidhinder wordt overschreden. Voorts is vermeld dat het Bouwbesluit een minimale gevelwering van 20 dB voorschrijft, zodat kan worden verondersteld dat de maximaal toelaatbare binnenwaarde van 35 dB(A) niet wordt overschreden. De raad heeft toegelicht dat als algemeen uitgangspunt in het geluidonderzoek een geluidwerende werking van de gevel van 20 dB is gehanteerd, welke waarde is ontleend aan het Bouwbesluit. Naar het oordeel van de Afdeling hebben Lens en anderen niet aannemelijk gemaakt dat de raad dit uitgangspunt niet voor hun woningen heeft kunnen hanteren.

8.6. Ten aanzien van het betoog van Lens en anderen dat zij vanwege een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor zones langs wegen worden belemmerd in hun mogelijkheden om vervangende nieuwbouw te plegen en dat de raad in het plan had moeten voorzien in het treffen van maatregelen om de geluidbelasting te beperken, wordt als volgt overwogen. Ingevolge artikel 76, eerste lid, van de Wgh, zoals dit luidde ten tijde van het bestreden besluit, worden bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone van een weg als bedoeld in artikel 74, ter zake van de geluidsbelasting vanwege de weg waarlangs die zone ligt, op de gevel van woningen [...] binnen die zone de waarden in acht genomen, die ingevolge artikel 82 en 100 als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt. Op grond van het derde artikellid, gelden, indien op het tijdstip van de vaststelling van een bestemmingsplan of van een wijzigings- of uitwerkingsplan een weg reeds aanwezig of in aanleg is, het eerste en tweede lid niet met betrekking tot de daarbij in het plan of in de zone van de betreffende weg opgenomen woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen, die op dat tijdstip reeds aanwezig of in aanbouw zijn. Het betoog van Lens en anderen heeft betrekking op bestaande wegen in het plangebied die als zodanig zijn bestemd. Nu de woningen van Lens en anderen reeds binnen de zone van deze wegen liggen, is gelet hierop artikel 76, eerste lid, van de Wgh, niet van toepassing. Ingeval Lens en anderen vervangende nieuwbouw zouden willen plegen is hiertoe op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een omgevingsvergunning vereist. Indien het bouwplan in overeenstemming is met het bestemmingsplan, vindt in dat kader evenmin een toetsing aan de geluidgrenswaarden in de Wet geluidhinder plaats. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat Lens en anderen door de vaststelling van het plan worden belemmerd in hun mogelijkheden om vervangende nieuwbouw te kunnen plegen.

8.7. Evenmin bestaat aanleiding voor het oordeel dat de raad ten aanzien van de gevolgen van het plan voor de wegen nabij hun woningen



waarvoor een snelheidsregime geldt van 30 km/uur zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de toename van de geluidbelasting vanwege de parkeergarage wegvalt tegen de geluidbelasting vanwege het spoor die blijkens de geluidkaart van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu thans tussen de 60 en 64 dB ligt.

### *Luchtkwaliteit*

9. Lens en anderen betogen dat het onderzoek naar de luchtkwaliteit ondeugdelijk is nu de verkeersaantallen waarvan in dit onderzoek wordt uitgegaan niet zijn gebaseerd op verkeerstellingen.

9.1. De raad stelt dat uit onderzoek is gebleken dat de realisatie van de parkeergarage niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide als bedoeld in het Besluit niet in betekenende mate.

9.2. Ten behoeve van de parkeergarage is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de parkeergarage. De conclusie van het onderzoek luidt dat de realisering van de parkeergarage en de toename van het aantal verkeersbewegingen per dag niet in betekenende mate bijdraagt als bedoeld in het Besluit niet in betekende mate bijdragen nu geen sprake is een toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes als stikstofdioxide die de 3% grens overschrijdt. Wat betreft de verkeersintensiteiten die ten grondslag zijn gelegd aan het onderzoek is gebruik gemaakt van gegevens die zijn aangeleverd door de Omgevingsdienst Regio Utrecht. Voor de parkeergarage is ervan uitgegaan dat 600 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, wat een verkeersaantrekkende werking van 1800 mvt/etm genereert. Anders dan Lens en anderen betogen zijn aan de berekeningen van het onderzoek naar de luchtkwaliteit verkeerstellingen ten grondslag gelegd zodat dit betoog feitelijke grondslag mist. Naar het oordeel van de Afdeling hebben Lens en anderen niet aannemelijk gemaakt dat de raad niet in redelijkheid van de gehanteerde verkeersaantallen heeft kunnen uitgaan. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad het onderzoek naar de luchtkwaliteit niet aan het plan ten grondslag heeft kunnen leggen. Het betoog faalt.

### *Locatie parkeergarage*

10. Lens en anderen betogen dat de omvang van het bestemmingsvlak met de aanduiding "parkeergarage" groter is dan het projectgebied waarvan in het locatieonderzoek is uitgegaan. Gelet op het toegestane bouwvolume is volgens hen niet uitgesloten dat de parkeergarage in meer dan 400 parkeerplaatsen zal voorzien. Zij betwijfelen of tegen eventueel strijdig gebruik handhavend zal worden opgetreden. Ook achten Lens en anderen het niet aanvaardbaar dat in het plan niet exact is aangeduid waar de parkeergarage moet worden gerealiseerd maar dat is volstaan met de functieaanduiding "parkeergarage" met een bebouwingspercentage van 55.

Verder is volgens Lens en anderen in de planregels ten onrechte

niet uitgesloten dat ter plaatse van het stationsplein een gebouwde parkeervoorziening kan worden gerealiseerd.

10.1. De raad wijst erop dat het aantal parkeerplaatsen in de planregels is beperkt tot maximaal 400. Omdat ten tijde van het onderzoek naar de ruimtelijke inpasbaarheid van de parkeergarage nog niet vast stond hoeveel parkeerplaatsen zouden worden gerealiseerd, zijn eveneens de effecten van een parkeergarage met 600 parkeerplaatsen in beeld gebracht. De raad wijst er voorts op dat ten opzichte van het ontwerpplan de bestemming "Verkeer-Verblijfsgebied" is verkleind, waardoor per saldo het te bebouwen oppervlak is toegenomen. Verder is op grond van de planregels volgens de raad ter plaatse van het stationsplein geen bebouwde parkeervoorziening toegestaan.

10.2. Op grond van artikel 16, lid 16.1, aanhef en onder c, van de planregels, zijn de gronden met de aanduiding "parkeergarage" bestemd voor een bebouwde parkeervoorziening van maximaal 400 parkeerplaatsen. Op grond van lid 16.2.2, bedraagt de maximale goothoogte 9 meter, mogen de gronden voor maximaal 55% bebouwd worden en mag de parkeergarage ruimte bieden aan maximaal 400 parkeerplaatsen.

10.3. Ten aanzien van het betoog van Lens en anderen dat het onderzoeksgebied in de ruimtelijke onderbouwning ten behoeve van de parkeergarage niet overeenkomt met de omvang van de in het plan voorziene locatie van de parkeergarage, wordt overwogen dat, daargelaten of dit betoog juist is, Lens en anderen niet hebben aangevoerd of en zo ja, welke consequenties dit zou moeten hebben voor de uitkomsten in de ruimtelijke onderbouwning ten behoeve van de parkeergarage. Reeds om die reden kan dit betoog niet leiden tot vernietiging van het bestreden besluit.

10.4. Voor zover Lens en anderen betogen dat op grond van de bouwregels niet is uitgesloten dat een parkeergarage met meer dan 400 parkeerplaatsen wordt gerealiseerd, wordt overwogen dat op grond van artikel 16, lid 16.1, van de planregels maximaal 400 parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd binnen een oppervlakte van maximaal 55% van het bestemmingsvlak. Lens en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat de toegestane omvang van de parkeergarage in combinatie met het maximaal aantal toegestane parkeerplaatsen zodanig van elkaar afwijken, dat de raad het plan in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

10.5. Wat betreft het betoog dat in het plan niet is vastgelegd waar binnen het bestemmingsvlak de parkeergarage exact gerealiseerd dient te worden, wordt overwogen dat het plan gelet op de bouwregels flexibiliteit laat aan de exacte situering, zij het dat bebouwing met een oppervlakte van maximaal 55% van het bestemmingsvlak is toegestaan. Blijkens de ruimtelijke onderbouwning ten behoeve van de parkeergarage zijn een aantal inrichtingsvarianten voor de parkeergarage mogelijk, welke zijn weergegeven. In zoverre is voor Lens en anderen inzichtelijk in welke vorm de parkeergarage kan worden gerealiseerd. De Afdeling ziet gelet op het vorenstaande geen aanleiding voor het oordeel dat uit het oogpunt van rechtszekerheid in het plan de exacte locatie voor de parkeergarage had moeten worden vastgelegd.

10.6. Aan de gronden ter plaatse van het Stationsplein is de bestemming "Verkeer-Verblijfsgebied" toegekend met de aanduiding "specifieke vorm van verkeer-verblijfsgebied-stationsplein". Op grond van artikel 16, lid 16.1, van de planregels, zijn de gronden met deze bestemming bestemd voor:

- a. wegen met hoofdzakelijk een verblijfsfunctie, pleinen, evenementen en standplaatsen;
- b. ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer-verblijfsgebied-stationsplein" tevens voor detailhandel, horecavoorzieningen en parkeervoorzieningen.

In de planregels wordt een onderscheid gemaakt tussen parkeervoorzieningen en bebouwde voorzieningen. Ter plaatse van het Stationsplein is in de planregels niet bepaald dat gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk zijn. Gelet hierop mist het betoog van Lens en anderen dat ter plaatse van het Stationsplein niet is uitgesloten dat een bebouwde parkeervoorziening kan worden gerealiseerd, feitelijke grondslag.

#### *Licht- en zichthinder*

11. Lens en anderen betogen dat de raad ten onrechte geen onderzoek heeft verricht naar lichthinder voor gebruikers van de omliggende woningen als gevolg van de parkeergarage.

Voorts betogen zij dat de raad wat betreft het zicht op de parkeergarage ten onrechte verwijst naar de bouw mogelijkheden op grond van het vorige plan. Volgens hen dient de raad bij de vaststelling van het plan de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling op zichzelf te bezien. Zij zijn van mening dat de raad ten onrechte heeft afgezien van het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in de planregels teneinde het zicht op de parkeergarage te beperken.

11.1. De raad stelt dat het aspect lichthinder aan de orde komt bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor het bouwen, nu in dat kader het exacte ontwerp van de parkeergarage voorligt.

Voorts stelt de raad dat wat betreft het aspect zichthinder naast een vergelijking met het vorige planregime een ruimtelijke afweging heeft plaatsgevonden die is neergelegd in de ruimtelijke onderbouw ten behoeve van de parkeergarage. De raad ziet geen aanleiding voor het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in de planregels die ziet op het onttrekken van het zicht op de parkeergarage. Voorts wijst de raad op de nadere eisen die zijn opgenomen in artikel 16, lid 16.3, van de planregels.

11.2. Blijkens de verbeelding bedraagt de kortste afstand van de bestemming "Wonen" met een bouwvlak tot het plandeel met de aanduiding "parkeergarage" circa 30 meter. De maximaal toegestane hoogte van de parkeergarage bedraagt 9 meter. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat Lens en anderen een onaanvaardbare licht- en zichthinder zullen ondervinden vanwege de voorziene parkeergarage. Overigens is ter zitting van de zijde van de provincie aangegeven dat bij het ontwerp rekening zal worden gehouden met dit aspect. Tevens kan het bevoegd gezag op grond van artikel 16, lid 16.3, van de planregels bij de aanvraag om een omgevingsvergunning nadere eisen

stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, onder meer ter voorkoming van onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse van aangrenzende gronden en bouwwerken. Het betoog faalt.

#### *Ontbreken totaalonderzoek*

12. Volgens Lens en anderen heeft ten onrechte geen onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van de voorziene McDonald's, de parkeergarage, de ontsluitingsroute van bedrijventerrein Keulschevaart en het (bus)verkeer van en naar het station tezamen op de verkeersintensiteit en het woon- en leefklimaat in hun woongebied.

12.1. Uit de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de parkeergarage blijkt dat de verkeerseffecten op de wegen nabij de woningen van Lens en anderen als gevolg van de parkeergarage op de Stationsweg zijn gezien in samenhang met de belasting vanwege het (vracht)verkeer van en naar bedrijventerrein de Keulschevaart, het busstation het verkeer op de Amerlandseweg en de Brugoprit. In het onderzoek naar de luchtkwaliteit, waarvan de resultaten zijn neergelegd in de ruimtelijke onderbouwing van de parkeergarage zijn de gevolgen van de luchtkwaliteit van de parkeergarage beoordeeld in samenhang met de gevolgen van de mogelijkheden voor de horecavoorzieningen in het bestemmingsplan. In zoverre mist het betoog van Lens en anderen dat geen totaalonderzoek is verricht naar de totale verkeerseffecten op het woon- en leefklimaat feitelijke grondslag.

#### *Evenementen*

13. Lens en anderen betogen dat het plan ten onrechte geen beperkingen stelt aan het aantal te houden evenementen binnen de bestemming "Verkeer-Verblijfsgebied". Zij vrezen voor geluid- en parkeeroverlast, rondhangende bezoekers en zwerfvuil.

13.1. Ter zitting heeft de raad erkend dat in artikel 16, lid 16.1, onder a, van de planregels ten onrechte geen beperkingen zijn aangebracht ten aanzien van het gebruik van de gronden voor evenementen. De Afdeling oordeelt dat het bestreden besluit in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid. Dit betoog slaagt.

#### *Planschade*

14. Lens en anderen betogen dat zij door het plan planschade zullen leiden.

14.1. In hetgeen Lens en anderen hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de gevolgen van het plan zodanig zullen zijn dat het vanwege de omvang van de planschade niet uitvoerbaar zal zijn. Het betoog faalt.

### ***Financiële uitvoerbaarheid***

15. Lens en anderen betogen dat de financiële uitvoerbaarheid van de P + R parkeergarage niet is verzekerd nu niet is gebleken dat een anterieure overeenkomst is gesloten met de provincie. Indien wel een anterieure overeenkomst is gesloten dan had deze uiterlijk bij de bekendmaking van het plan moeten worden gepubliceerd, zo stellen zij. Voorts achten zij de veronderstelling dat de provincie financieel draagkrachtig genoeg is om de ontwikkeling te realiseren niet vanzelfsprekend.

15.1. Ingevolge artikel 6.12, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: de Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen.

Ingevolge het tweede lid, aanhef en onder a, voor zover hier van belang, kan de gemeenteraad, in afwijking van het eerste lid, bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd.

Ingevolge artikel 8.2, eerste lid, aanhef en onder h, voor zover hier van belang, kan een belanghebbende bij de Afdeling beroep instellen tegen een besluit omtrent vaststelling van een exploitatieplan voor gronden, begrepen in een gelijktijdig vastgesteld bestemmingsplan.

Ingevolge het vijfde lid, voor zover hier van belang, wordt als belanghebbende bij een besluit als bedoeld in artikel 6.12, eerste en tweede lid, in elk geval aangemerkt degene die een grondexploitatieovereenkomst heeft gesloten met betrekking tot de in het desbetreffende besluit opgenomen gronden, of die eigenaar is van die gronden.

15.2. Ingevolge artikel 1.9 van de Crisis en herstelwet, zoals dit luidde ten tijde van belang, dient de bestuursrechter een besluit niet te vernietigen op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dat beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

15.3. Voor zover Lens en anderen betogen dat geen zakelijke weergave van de anterieure overeenkomst ter inzage is gelegd noch dat hiervan kennis is gegeven in de vorm van een publicatie in een huis-aan-huisblad, overweegt de Afdeling dat dit gebrek, daargelaten of daarvan sprake is, ziet op de inhoud noch op de procedure van totstandkoming van het plan en derhalve geen grond kan vormen voor gehele of gedeeltelijke vernietiging van het plan.

15.4. Uit het beroep leidt de Afdeling af dat de beroepsgrond met betrekking tot artikel 6.12, tweede lid, aanhef en onder a, van de Wro in wezen niet is gericht tegen het niet vaststellen van een exploitatieplan zelf, maar tegen de gevolgen daarvan voor de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan (vgl. de uitspraak van 15 februari 2012 in zaak nr. 201011643/1/R2 ([www.raadvanstate.nl](http://www.raadvanstate.nl))). In aansluiting op hetgeen de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 30 januari 2013 in zaak

nr. 201208418/1/R4 ([www.raadvanstate.nl](http://www.raadvanstate.nl)) strekt artikel 6.12, tweede lid, aanhef en onder a, van de Wro kennelijk niet tot bescherming van de belangen van Lens en anderen bij de financiële uitvoerbaarheid van het plan, zodat artikel 1.9 van de Chw er niet toe kan leiden dat het bestreden besluit om die reden wordt vernietigd. Gelet hierop laat de Afdeling dit betoog buiten beschouwing.

### ***Conclusie***

16. In hetgeen Lens en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit voor zover dat ziet op de vaststelling van artikel 16, lid 16.1, van de planregels is genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb. Het beroep is gegrond, zodat het bestreden besluit in zoverre dient te worden vernietigd.

### ***Proceskosten***

17. Ten aanzien van het beroep van Van Miert Beheer B.V. is niet gebleken van voor vergoeding in aanmerking komende proceskosten.

17.1. Het in het proceskostenformulier vervatte verzoek van Lens en anderen om vergoeding van de kosten voor verleende rechtsbijstand wordt niet ingewilligd, omdat uit de stukken niet is gebleken van door een erkende rechtsbijstandverlener verrichte proceshandelingen die op grond van de bijlage bij het Besluit proceskosten bestuursrecht voor vergoeding in aanmerking komen.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart het beroep van D.A. Lens en anderen niet-ontvankelijk voor zover het beroep is ingesteld door de bewoners aan de Oud Aa te Stichtse Vecht;
- II. verklaart het beroep van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid C. van Miert Beheer B.V. en het beroep van Lens en anderen gegrond;
- III. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Stichtse Vecht van 25 juni 2013, waarbij het bestemmingsplan "Corridor" is vastgesteld, voor zover het betreft:
  - a. artikel 7, lid 7.2.3, onder e, van de planregels, voor zover niet is voorzien in de mogelijkheid om installaties ten behoeve van het opwekken van duurzame energie op te richten met een hoogte van maximaal 20 meter;
  - b. artikel 16, lid 16.1, onder a, van de planregels, voor zover het betreft het gebruik van de gronden met de bestemming "Verkeer-Verblijfsgebied" ten behoeve van evenementen;
- IV. draagt de raad van de gemeente Stichtse Vecht op om binnen vier weken na verzending van deze uitspraak ervoor zorg te dragen dat de hiervoor onder III vermelde onderdelen worden verwerkt op de landelijke voorziening, [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl);
- V. gelast dat de raad van de gemeente Stichtse Vecht aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht vergoedt ten bedrage van:
  - a. € 318,00 (zegge: driehonderdachtien euro) voor de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid C. van Miert Beheer B.V.;
  - b. € 156,00 (zegge: honderdzesenvijftig euro) voor D.A. Lens en anderen, met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen.

Aldus vastgesteld door mr. J.A. Hagen, voorzitter, en mr. B.J. van Ettehoven en mr. R. Uylenburg, leden, in tegenwoordigheid van mr. C.C.V. Fenwick, ambtenaar van staat.

w.g. Hagen  
voorzitter

w.g. Fenwick  
ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 28 mei 2014

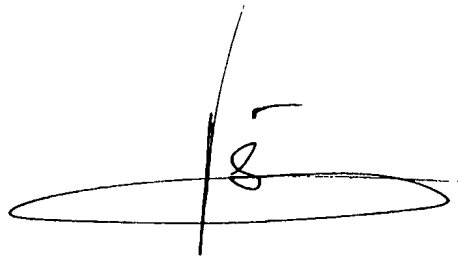
608.  
Verzonden: 28 mei 2014

201308659/1/R2

23

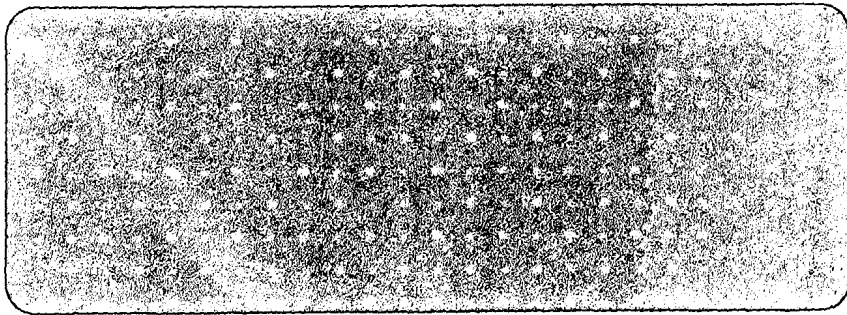
28 mei 2014

Voor eensluidend afschrift,  
de secretaris van de Raad van State,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' shape with a horizontal line across it, and a small 'S' or similar character to the right.

mr. H.H.C. Visser





**Pakket binnenland**  
**AVG**

**G-P-1**



**FRANCO**

Post op rekening



3SAVGP0539854