

ECLI	ECLI:NL:RVS:2025:3854
Datum uitspraak	13 augustus 2025
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 20 februari 2024 heeft de raad van de gemeente Heusden het bestemmingsplan "De Grassen - fase 2" vastgesteld. Het plangebied, met een oppervlakte van circa 17 ha, grenst aan de noordoostzijde van de kern van Vlijmen. De gronden bestaan nu uit grasland. Het plan vormt een uitbreiding van de bestaande woonwijk in ontwikkeling "De Grassen". Het plan maakt de bouw van circa 325 woningen met enkele maatschappelijke voorzieningen en de herinrichting van de Vijfhoevenlaan tot een gebiedsontsluitingsweg mogelijk. Daartoe hebben de gronden een woonbestemming, groenbestemming of verkeersbestemming gekregen.

Volledige tekst

202402618/1/R2.

Datum uitspraak: 13 augustus 2025

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1] en anderen, allen wonend in Vlijmen, gemeente Heusden,
 2. [appellant sub 2A] en [appellant sub 2B], beiden wonend in Vlijmen, gemeente Heusden,
 3. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 3]), beiden wonend in Vlijmen, gemeente Heusden,
 4. [appellant sub 4], wonend in Vlijmen, gemeente Heusden,
- appellanten,

en

de raad van de gemeente Heusden,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 20 februari 2024 heeft de raad het bestemmingsplan "De Grassen - fase 2"

vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 4], [appellant sub 1] en anderen, [appellanten sub 2], en [appellant sub 3] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (hierna: STAB) heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht. [appellant sub 3] en de raad hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

De Afdeling heeft de zaak op een zitting behandeld op 24 april 2025, waar

[appellant sub 3] en de raad, vertegenwoordigd door J.E.W. van Baardwijk, drs. B.J. van Avezaath en drs. D. Walraven, deskundige, zijn verschenen.

Overwegingen

Overgangsrecht

1. Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet in werking getreden. Op grond van artikel 4.6, derde lid, van de Invoeringswet Omgevingswet blijft op een beroep tegen een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan waarvan het ontwerp vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet ter inzage is gelegd het recht zoals dat gold onmiddellijk vóór dat tijdstip van toepassing tot het bestemmingsplan onherroepelijk is.

Het ontwerpplan is op 24 augustus 2023 ter inzage gelegd. Dat betekent dat op deze beroepsprocedure het recht, waaronder de Wet ruimtelijke ordening en de Crisis- en herstelwet, zoals dat gold vóór 1 januari 2024 van toepassing blijft.

Omschrijving plan

2. Het plangebied, met een oppervlakte van circa 17 ha, grenst aan de noordoostzijde van de kern van Vlijmen. De gronden bestaan nu uit grasland. Het plan vormt een uitbreiding van de bestaande woonwijk in ontwikkeling "De Grassen". Het plan maakt de bouw van circa 325 woningen met enkele maatschappelijke voorzieningen en de herinrichting van de Vijfhoevenlaan tot een gebiedsontsluitingsweg mogelijk. Daartoe hebben de gronden een woonbestemming, groenbestemming of verkeersbestemming gekregen.

Met de herinrichting van de Vijfhoevenlaan wordt beoogd om de verkeersstructuur van Vlijmen een directere verkeersaansluiting in zuidoostelijke richting op het hoofdwegennet te laten krijgen. De nieuwe aansluiting op de A59 is als beleidsvoornemen opgenomen in het gebiedsontwikkelingsprogramma Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (hierna: de GOL), dat de gemeenten Vlijmen en Waalwijk en de provincie Noord-Brabant hebben opgesteld. Om dit mogelijk te maken hebben provinciale staten van Noord-Brabant een provinciaal inpassingsplan "Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost" (hierna: PIP) vastgesteld voor enkele wegen aan de oost- en zuidkant van Vlijmen. De herinrichting van de Vijfhoevenlaan vloeit voort uit deze GOL.

De Vijfhoevenlaan doorsnijdt het plangebied en sluit aan de oostzijde aan op de Voordijk en aan de westzijde op de Mommersteeg.

Het beroep van [appellant sub 4]

3. [appellant sub 4] woont op het adres [locatie 1] te Vlijmen. Haar perceel grenst aan de

oostzijde aan het plandeel met de bestemming "Woongebied". De grens van haar perceel en het plangebied wordt gevormd door een sloot. De afstand van het woonperceel tot de bestaande rijbaan van de Vijfhoevenlaan is ongeveer 54 m. De kortste afstand tot het bestemmingsvlak "Verkeer", waarbinnen de herinrichting van de weg mogelijk is gemaakt, is ongeveer 50 m.

Verkeersoverlast

4. [appellant sub 4] vreest verkeersoverlast als gevolg van de herinrichting van de Vijfhoevenlaan. Het verkeer zal toenemen en zorgen voor meer geluidsoverlast en onveilige situaties. Daarom had de bestaande Hongerenburgweg mede als toegangsweg voor de wijk De Grassen moeten worden gebruikt.

4.1. De raad stelt dat de Vijfhoevenlaan als gebiedsontsluitingsweg voor De Grassen zal aansluiten op omliggende ontsluitingswegen. Omdat deze weg nog niet aan de vereisten van een gebiedsontsluitingsweg voldoet, is in 2020 al begonnen met de voorbereiding van de herinrichting van de Vijfhoevenlaan. Deze herinrichting zal moeten zijn afgerond voordat aansluiting 44 van de A59 wordt afgesloten en aansluiting 45 dienst gaat doen als verbinding met Vlijmen. De Vijfhoevenlaan ligt in de toekomst geheel binnen de bebouwde kom en krijgt een snelheidsregime van maximaal 50 km/uur. Uitgaande van de realisering van de GOL op basis van het provinciale inpassingsplan moet rekening gehouden worden met circa 6.900 mvt/etm op een werkdag. Verder is het gemeentelijk verkeersbeleid gebaseerd op het beleidsconcept Duurzaam Veilig (zie paragraaf 8.6 van het gemeentelijk Mobiliteitsplan, deel 2). Over een extra ontsluiting via de Hongerenburgweg stelt de raad dat deze onnodig is en niet past binnen de beoogde verkeersstructuur.

4.2. Aan de Vijfhoevenlaan is de bestemming "Verkeer" toegekend. Artikel 4.1 van de planregels luidt: "De voor "Verkeer" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. gebiedsontsluitingsweg

b. erftoegangswegen

[...]."

4.3. In het deskundigenbericht van de STAB is vermeld dat in het algemeen kan worden gesteld dat als het wegontwerp voor een bepaalde wegcategorie aan de basiskenmerken van Duurzaam Veilig voldoet, vanuit verkeersveiligheidsoogpunt de ideale inrichting ook is gerealiseerd. Voor de beoordeling van het wegtype gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom moeten de essentiële basiskenmerken onder andere 2 x 1 rijstrook met rijrichtingscheiding en openbare verlichting aanwezig zijn, bij voorkeur met vrij liggende fiets- en voetpaden en oversteken langzaam verkeer via een voorziening. Volgens het deskundigenbericht kan, gelet op de planregels en het oppervlak van het bestemmingsvlak "Verkeer", worden voldaan aan de genoemde basiskenmerken van Duurzaam Veilig. Verder is volgens de STAB, uitgaande van de aansluiting van de Vijfhoevenlaan via het gebied van het PIP op knooppunt 45 van de A59 en het mogelijke wegontwerp voor de Vijfhoevenlaan, in combinatie met de te verwachten verkeersintensiteiten, in het algemeen een verkeersveilige verkeersafwikkeling mogelijk.

[appellant sub 4] heeft deze conclusies van de STAB onvoldoende onderbouwd bestreden. Gelet op wat [appellant sub 4] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de raad niet het standpunt heeft mogen innemen dat het plan verkeersveilig kan worden gerealiseerd. Verder heeft de raad op de zitting inzichtelijk gemaakt dat een nieuwe ontsluiting van het plangebied via de Hongerenburgweg kan leiden tot nieuwe knelpunten,

zoals sluipverkeer en een hogere belasting van de Voordijk. Omdat het de bedoeling is het verkeer zoveel mogelijk af te wikkelen via een hoofdweg, in dit geval de Vijfhoevenlaan, is een tweede gebiedsontsluitingsweg via de Hongerenburgweg uit verkeersoogpunt niet wenselijk. Bovendien zou de Hongerenburgweg ingrijpend moeten worden heringericht, aangezien dit nu een smalle weg is die door langzaam verkeer wordt gebruikt. [appellant sub 4] heeft dit niet bestreden. Gelet hierop heeft de raad ervoor mogen kiezen om niet te voorzien in een planologische regeling waarin de Hongerenburgweg als ontsluitingsweg voor het plangebied dient.

Het betoog slaagt niet.

Geluid

5. [appellant sub 4] vreest geluidhinder in en rond haar woning als gevolg van de toename van verkeer op de Vijfhoevenlaan.

5.1. Voor bestaande woningen in binnenstedelijke situaties geldt in de geluidszone van het mogelijke wegontwerp op grond van artikel 100 van de Wet geluidhinder een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorkeursgrenswaarde) op de gevel van 48 dB.

5.2. Volgens de resultaten van het akoestisch onderzoek van Antea Group van 9 juni 2023 dat aan het plan ten grondslag is gelegd, neemt bij de woning van [appellant sub 4] de hoogste geluidbelasting vanwege de weg die het bestemmingsplan mogelijk maakt, toe met maximaal 2 dB, van 39 naar 41 dB. Daarmee wordt onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gebleven. [appellant sub 4] heeft niet op omstandigheden gewezen die kunnen leiden tot een hogere geluidbelasting in of rond haar woning. Gelet hierop heeft de raad in wat zij heeft aangevoerd geen aanleiding hoeven zien om het plan anders vast te stellen.

Dit betoog slaagt niet.

Sloot

6. [appellant sub 4] betoogt dat de sloot die op de grens tussen haar perceel en het plangebied ligt, moet worden behouden.

6.1. De raad stelt dat de sloot geen onderdeel meer is van het watersysteem dat op grond van het Waterstructuurplan Vlijmen Noord is ontworpen. Het behouden van de sloot is daarmee niet meer nodig geacht. Verder sluit het plan de sloot niet uit.

6.2. Artikel 5.1, onder I, voorziet ter plaatse van de bestemming "Woongebied" in water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Het oostelijke deel van de sloot valt binnen die bestemming.

6.3. Vooropgesteld moet worden dat het plan op zichzelf niet in de weg staat aan de aanwezigheid van de sloot. [appellant sub 4] heeft niet bestreden dat de sloot niet meer nodig is in het kader van de waterdragende functie als bedoeld in het Waterstructuurplan. De raad heeft zich daarom op het standpunt mogen stellen dat de sloot niet langer planologisch geborgd hoefde te worden. In de omstandigheid dat [appellant sub 4] de sloot als gewenste erfscheiding ziet, heeft de raad redelijkerwijs geen aanleiding hoeven zien om de sloot planologisch te borgen.

Dit betoog slaagt niet.

Het beroep van [appellant sub 1] en anderen

Verkeershinder

7. [appellant sub 1] en anderen wonen in de omgeving van de kruising van de Mommersteeg en de Vijfhoevenlaan. Zij vrezen verkeershinder op met name de Mommersteeg als gevolg van de herinrichting van de Vijfhoevenlaan. Deze verkeershinder zal volgens hen ook na de voorgenomen verlaging van de bestaande rijsnelheid op de Mommersteeg van maximaal 50 naar maximaal 30 km/uur blijven bestaan.

7.1. De raad heeft gewezen op zowel het Mobiliteitsplan als het Meerjaren Uitvoeringsprogramma van het GVVP (Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan). In beide door de raad op 22 februari 2022 vastgestelde plannen is opgenomen dat de Mommersteeg wordt afgewaardeerd tot een weg met een 30 km-regime; het betreft een reguliere infrastructurele maatregel die staat gepland voor de periode t/m 2026. De afwaardering van de Mommersteeg is dan ook als uitgangspunt meegenomen in het verkeersmodel BBMA2022, waarin verder rekening is gehouden met de realisering van het PIP en de herinrichting van de Vijfhoevenlaan tot een gebiedsontsluitingsweg. Dit verkeersmodel laat zien dat er ten gevolge van deze plannen in de toekomstige situatie minder verkeer over de Mommersteeg zal gaan dan in de bestaande situatie zonder uitvoering van de plannen, zo blijkt uit het verkeersonderzoek, aldus de raad.

7.2. In het deskundigenbericht van de STAB is vermeld dat uit het verkeersmodel volgt dat voor de Mommersteeg in de toekomstige situatie na uitvoering van de plannen rekening moet worden gehouden met ongeveer 5.000 mvt/etm op een werkdag ten noorden van de kruising met de Vijfhoevenlaan en ongeveer 6.900 mvt/etm op een werkdag ten zuiden van de kruising met de Vijfhoevenlaan. De STAB stelt vast dat deze verkeersintensiteiten lager zijn dan de verkeersintensiteiten zoals deze zijn bepaald voor het basisjaar van het verkeersmodel 2019. Verder is de STAB in haar onderzoek gebleken dat de geplande ontwikkelingen voortvloeiend uit de GOL en het bestemmingsplan in samenhang moeten worden beoordeeld. De realisering van het PIP en de daarbij behorende aanvullende maatregelen, zoals de afsluiting van de aansluiting van het onderliggend wegennet op de A59 bij afslag nr. 44, zijn van invloed op de toekomstige verkeersstromen in en rond Vlijmen. Dat betekent dus dat de toekomstige verkeerssituatie op de Mommersteeg ook in dat perspectief moet worden gezien. Volgens het deskundigenbericht van de STAB kan, uitgaande van deze samenhang van de plannen en maatregelen, worden uitgegaan van lagere verkeersintensiteiten op de Mommersteeg ten opzichte van de autonome situatie. Volgens de STAB heeft dit een positieve invloed op de verkeersafwikkeling ter plaatse. [appellant sub 1] en anderen hebben die conclusie van de STAB niet gemotiveerd bestreden. Gelet hierop ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de raad het plan niet op deze wijze had mogen vaststellen. Dit betoog slaagt niet.

8. [appellant sub 1] en anderen vrezen geluidhinder van het verkeer op de Mommersteeg ten gevolge van de uitvoering van het plan. Volgens hen is nog onduidelijk wanneer het besluit omtrent een 30 km/uur-zone voor de Mommersteeg wordt genomen en moeten er aanvullende geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. Die maatregelen zouden moeten bestaan uit het vervangen van de bestaande klinkerbestrating door asfalt.

8.1. Volgens de raad moet worden uitgegaan van een afname van de verkeersintensiteiten op de Mommersteeg als gevolg van het bestemmingsplan en de GOL. Daarnaast gaat de raad uit van de afwaardering van de Mommersteeg tot een 30 km-weg. Verder is de Mommersteeg betrokken in het akoestisch rapport van Antea Group, dat aan het plan ten grondslag ligt. Zowel de akoestische gevolgen van de beoogde fysieke wijziging van de

Mommersteeg (met name de rotonde) en de Vijfhoevenlaan op onder meer de woningen op en rondom de Mommersteeg zijn berekend. Hieruit blijkt volgens de raad dat in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake is van reconstructie met een toename van 2 dB of meer. Er zijn daarom geen geluidbeperkende maatregelen nodig.

Voorwaardelijke verplichting

9. [appellant sub 1] en anderen kunnen zich niet verenigen met de in artikel 5.2.7 van de planregels opgenomen voorwaardelijke verplichting. Zij voeren aan dat onduidelijk wat onder een verantwoorde verkeersafwikkeling moet worden verstaan. Ook moet volgens hen de in de GOL voorziene ontsluitingsweg gerealiseerd zijn voordat met de realisering van het bestemmingsplan mag worden begonnen. Verder mag de voorwaardelijke verplichting zich volgens [appellant sub 1] niet beperken tot woningbouw. Zij merken daarbij op dat het plan ook voorziet in een school en een gezondheidscentrum.

9.1. De raad heeft toegelicht dat, zolang het provinciale inpassingsplan nog niet onherroepelijk in werking is getreden, het risico bestaat dat de daarin voorziene nieuwe verkeersstructuur geen doorgang kan vinden. Met de voorwaardelijke verplichting is geborgd dat de ontwikkeling van het plangebied niet kan plaatsvinden zonder een onherroepelijke planologische maatregel die voorziet in een verantwoorde verkeersafwikkeling in en rondom Vlijmen. Die maatregel is het PIP. De voorwaardelijke verplichting ziet alleen op de bouw van woningen, omdat de maatschappelijke voorzieningen hieraan ondergeschikt zijn en het bovendien goeddeels gaat om een verplaatsing van elders in Vlijmen aanwezige functies. Daarbij wijst de raad erop dat de maatschappelijke voorzieningen in het verkeersonderzoek zijn betrokken op basis van een 'worstcase' situatie.

9.2. Artikel 5.2.7, onder a, luidt: "Een omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen wordt alleen verleend als sprake is van een onherroepelijke planologische maatregel die de realisatie van een verantwoorde verkeersafwikkeling mogelijk maakt."

9.3. De Afdeling acht de bepaling niet onduidelijk. Met deze bepaling is beoogd de samenhang van de woningbouw in Grassen -fase 2 met de nieuwe verkeersstructuur in en rondom Vlijmen te benadrukken. Deze nieuwe verkeersstructuur is vastgelegd in het PIP voor de GOL. Hangende de procedure van het bestemmingsplan is het PIP bij uitspraak van de Afdeling van 26 februari 2025, [ECLI:NL:RVS:2025:759](#), onherroepelijk geworden. Dit betekent dat de raad het met deze bepaling beoogde doel heeft bereikt, waarmee aan deze bepaling verder geen betekenis meer toekomt. Hiermee is de ontsluiting van De Grassen - fase 2 op de nieuwe wegenstructuur voldoende verzekerd. Er was geen noodzaak om daarnaast in de regels van het plan vast te leggen dat de in de GOL voorziene ontsluitingsweg eerst moet zijn gerealiseerd voordat met de woningbouw kan worden begonnen. Wat de in het plan voorziene school en gezondheidscentrum betreft, heeft de raad gesteld dat in de verkeersberekeningen zowel rekening is gehouden met de realisatie van woningbouw als met de realisatie van verschillende maatschappelijke functies. De verkeersgeneratie van de maatschappelijke voorzieningen is bepaald op basis van CROW-kencijfers. Dit resulteert in totaal tot 883 voertuigbewegingen per etmaal (op een gemiddelde werkdag). Volgens het deskundigenbericht van de STAB hoeft deze toename als gevolg van de maatschappelijke voorzieningen niet te leiden tot een merkbare invloed op het verkeer op en rond de Mommersteeg. [appellant sub 1] en anderen hebben deze conclusie van de STAB niet bestreden. De Afdeling ziet daarom in het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de raad de voorwaardelijke verplichting niet mocht beperken tot alleen woningbouw.

Het betoog slaagt niet.

Geluid

10. Zoals hiervoor is overwogen, volgt uit zowel het Mobiliteitsplan als het Meerjaren Uitvoeringsprogramma van het GVVP dat de Mommersteeg wordt afgewaardeerd tot weg met een 30 km-regime. Het betreft een reguliere infrastructurele maatregel die staat gepland voor de periode t/m 2026. De uitvoering staat daarmee ruimschoots vóór het gehanteerde jaar van de beoogde plansituatie, zijnde 2035, gepland. De afwaardering van de Mommersteeg is dan ook als uitgangspunt meegenomen in het verkeersmodel BBMA2022 en als verkeersgegevens gehanteerd voor de berekende akoestische situatie in het jaar 2035. Het is als regulier verkeersgegevens meegenomen en niet ingebracht als te nemen bronmaatregel in het kader van het reconstructieonderzoek, uitgevoerd door Antea. In het akoestisch onderzoek zijn de toetspunten waarop de geluidsbelasting is berekend af te lezen in de bijlage bij het akoestische onderzoek. Hieruit blijkt dat ook de woningen aan de Mommersteeg en de Asserlaan zijn betrokken in het reconstructieonderzoek (zie bijlage 2 bij het akoestische onderzoek). De geluidsbelasting is overeenkomstig het bepaalde in de Wet geluidhinder op de gevels berekend. In het rapport van Antea staat verder dat als gevolg van de fysieke wijzigingen aan de Mommersteeg geen toename in geluidbelasting optreedt. Op deze weg wordt de aansluiting met de Vijfhoevenlaan verwezenlijkt middels een rotonde. Hier wordt de maximum rijsnelheid verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur, waardoor er geen sprake is van een toename in de geluidbelasting bij de nabijgelegen geluidgevoelige gebouwen. Verder maatregelonderzoek is daardoor niet nodig. Een gedetailleerde uitdraai van de rekenresultaten is weergegeven in eerdergenoemde bijlage 2. In het verslag van de STAB staat dat de rekenresultaten geen toename in de geluidsbelasting op de gevels van de woningen van [appellant sub 1] en anderen laten zien. [appellant sub 1] en anderen hebben dit niet bestreden. De raad heeft zich, gelet op de conclusies van Antea, daarom op het standpunt mogen stellen dat de geluidbelasting vanwege het verkeer op de gevels van de woningen aan de Mommersteeg in de nieuwe situatie niet zal toenemen, maar juist zal afnemen ten opzichte van de autonome situatie. Er is daarom geen sprake van een reconstructie van die weg met een toename van 2 dB of meer. Er zijn daarom ook geen geluidbeperkende maatregelen nodig.

Het betoog slaagt niet.

Het beroep van [appellant sub 2]

11. [appellant sub 2] vrezen geluidoverlast als gevolg van de toename van het verkeer. Zij wijzen daarbij op de door Antea berekende cumulatieve geluidbelasting van maximaal 59 dB op de gevel van hun woning. Er is geen onderbouwing gegeven van het standpunt van de raad dat er geen onaanvaardbare geluidbelasting zal optreden. Verder stellen zij dat geluidwerende voorzieningen, zoals een schutting, hadden moeten worden getroffen.

11.1. De raad heeft toegelicht dat de cumulatieve geluidbelasting lager is dan de 60 dB die hij maximaal aanvaardbaar acht. In het deskundigenbericht van de STAB is die conclusie bevestigd. Gelet hierop ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de raad zijn standpunt dat geen onaanvaardbare geluidbelasting zal optreden onvoldoende onderbouwd is. Over het plaatsen van geluidwerende voorzieningen overweegt de Afdeling dat het gemeentelijk geluidbeleid erop is gericht dat een geluidluwe buitenruimte aanwezig is bij een woning. Dit is echter een streven en geen eis op grond van het beleid. In het aangevoerde ziet de Afdeling dan ook geen grond voor het oordeel dat de raad ondanks het beleid had moeten voorzien in een geluidwerende voorziening. Verder heeft de raad zich op het standpunt mogen stellen dat de geluidbelasting in de tuin niet zo hoog is, dat het plan niet

had mogen worden vastgesteld zonder te voorzien in een geluidwerende voorziening. Het betoog slaagt niet.

Het beroep van [appellant sub 3]

12. [appellant sub 3] woont op het adres [locatie 2]. Hij vreest een toename van geluidhinder en verkeersonveiligheid vanwege het verkeer van en naar het plangebied. Volgens hem had de raad geluidreducerende maatregelen moeten treffen om de geluidbelasting in zijn achtertuin te beperken. Verder kan hij zich niet verenigen met het wegbestemmen van de sloot naast zijn perceel. Deze sloot dient voor de afvoer van water, voor beregening van zijn perceel en als erfafscheiding.

Geluid

12.1. Voor de woning van [appellant sub 3] is een hogere waarde van 52 dB voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting door wegverkeer vastgesteld. [appellant sub 3] heeft op de zitting aangegeven dat hij de berekende geluidwaarde niet bestrijdt. Over de bescherming tegen geluidhinder in de tuin overweegt de Afdeling dat het gemeentelijk geluidbeleid erop is gericht dat een geluidluwe buitenruimte aanwezig is bij een woning. Dit is, zoals onder 10.1 is overwogen, echter een streven en geen eis op grond van het beleid. In wat [appellant sub 3] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de raad ondanks het beleid had moeten voorzien in een geluidwerende voorziening. Verder heeft de raad zich op het standpunt mogen stellen dat de geluidbelasting in de tuin niet zo hoog is, dat het plan niet had mogen worden vastgesteld zonder te voorzien in een geluidwerende voorziening.

Overige gronden

12.2. Wat de verkeersveiligheid betreft overweegt de Afdeling dat [appellant sub 3] geen argumenten naar voren heeft gebracht voor een andersluidend oordeel dan de Afdeling hiervoor onder 4.3 heeft gegeven.

Dit betoog slaagt niet.

12.3. Over de sloot overweegt de Afdeling dat zij in wat [appellant sub 3] heeft aangevoerd geen grond ziet voor een ander oordeel dan dat zij onder 6.3 heeft gegeven. Ten overvloede merkt de Afdeling nog op dat de wijze waarop [appellant sub 3] de erfscheiding met het naastgelegen perceel wil inrichten niet aan de orde kan komen in de nu voorliggende procedure.

Het betoog slaagt niet.

Conclusie

13. De beroepen zijn ongegrond.

Proceskosten

14. De raad hoeft de proceskosten niet te vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

verklaart de beroepen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. P.H.A. Knol, voorzitter, en mr. A.B. Blomberg en mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, leden, in tegenwoordigheid van mr. W.S. van Helvoort, griffier.

w.g. Knol
voorzitter

w.g. Van Helvoort
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 13 augustus 2025

361