

ECLI	ECLI:NL:RVS:2007:BB3429
Datum uitspraak	12 september 2007
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 21 februari 2006 heeft de gemeenteraad van Horst aan de Maas, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 17 januari 2006, het bestemmingsplan "Reconstructie Lindweg-Tienrayseweg", ook wel aangeduid als bestemmingsplan "Lindweg-Venrayseweg-Tienrayseweg", vastgesteld.

Volledige tekst

200605308/1.

Datum uitspraak: 12 september 2007

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

[appellanten], wonend te [woonplaats], gemeente Horst aan de Maas,

en

het college van gedeputeerde staten van Limburg,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 21 februari 2006 heeft de gemeenteraad van Horst aan de Maas, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 17 januari 2006, het bestemmingsplan "Reconstructie Lindweg-Tienrayseweg", ook wel aangeduid als bestemmingsplan "Lindweg-Venrayseweg-Tienrayseweg", vastgesteld.

Verweerder heeft bij zijn besluit van 6 juni 2006, kenmerk 2006/24872, beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Tegen dit besluit hebben appellanten bij brief van 19 juli 2006, bij de Raad van State ingekomen op 20 juli 2006, beroep ingesteld.

Verweerder heeft geen verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft een deskundigenbericht uitgebracht, gedateerd 15 februari 2007. Partijen zijn in de gelegenheid gesteld daarop te reageren.

Voor afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van de gemeenteraad en

van appellanten. Deze stukken zijn aan de andere partijen toegezonden.

Na afloop van het vooronderzoek is een nader stuk ontvangen van appellanten. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 26 juni 2007, waar appellanten, in persoon, en verweerder, vertegenwoordigd door mr. D.M.T.J. van Zandvoort, ambtenaar van de provincie, zijn verschenen. Voorts is als partij gehoord de gemeenteraad, vertegenwoordigd door M.F. van Heereveld en R.A.A. Verdellen, ambtenaren van de gemeente.

2. Overwegingen

Toetsingskader

2.1. Aan de orde is een geschil inzake een besluit omtrent de goedkeuring van een bestemmingsplan. Ingevolge artikel 28, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna: WRO) in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) rust op verweerder de taak om - in voorkomend geval mede op basis van de ingebrachte bedenkingen - te bezien of het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarbij dient hij rekening te houden met de aan de gemeenteraad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Daarnaast heeft verweerder er op toe te zien dat het plan en de totstandkoming daarvan niet in strijd zijn met het recht.

De Afdeling kan slechts tot vernietiging van het besluit omtrent goedkeuring van het plan overgaan, indien moet worden geoordeeld dat verweerder de aan hem toekomende beoordelingsmarges heeft overschreden, dan wel dat hij het recht anderszins onjuist heeft toegepast.

Het plan

2.2. Het plan is opgesteld ten behoeve van een reconstructie van het kruispunt Lindweg-Venrayseweg-Tienrayseweg en een herinrichting van de Lindweg, waaronder de aanleg van een vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de Lindweg te Horst. De reconstructie van het kruispunt is reeds mogelijk gemaakt met een vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de WRO en is inmiddels voltooid.

Procedurele aspecten

2.3. Appellanten stellen dat het advies van de raadscommissie Milieu en Verkeer, weergegeven op de laatste bladzijde van het voorstel tot vaststelling van het plan, ten onrechte niet ter inzage heeft gelegen bij het vastgestelde plan, omdat deze bladzijde ontbrak.

Voorts stellen appellanten dat in de eerste kennisgeving van de terinzagelegging van het vastgestelde plan ten onrechte was opgenomen dat het plan gedurende vier weken voor een ieder ter inzage ligt. De rectificatie in "De Echo" van 31 maart 2006 doet hier volgens hen niet aan af.

Ten slotte merken appellanten op dat zij door verweerder niet in kennis zijn gesteld van het bestreden besluit.

2.4. Ingevolge artikel 26 van de WRO, voor zover hier van belang, wordt het bestemmingsplan zo spoedig mogelijk voor een ieder ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en is artikel 23, eerste lid, onder a, van de WRO van overeenkomstige toepassing.

Ingevolge artikel 23, eerste lid, onder a, van de WRO, voor zover hier van belang, is afdeling 3.4 van de Awb van toepassing op de voorbereiding van een bestemmingsplan.

Ingevolge artikel 3:12, eerste lid, van de Awb, voor zover hier van belang, geeft het bestuursorgaan voorafgaand aan de terinzagelegging in een of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen of op een andere geschikte wijze kennis van het ontwerp.

Ingevolge artikel 28, vijfde lid, van de WRO, voor zover hier van belang, doen gedeputeerde staten, gelijktijdig met de bekendmaking van het besluit omtrent goedkeuring, mededeling van hun besluit door toezending van een afschrift aan hen die bedenkingen hebben ingebracht.

2.5. Op de laatste bladzijde van het voorstel tot vaststelling van het plan is vermeld dat "de raadscommissie Milieu en Verkeer in haar vergadering van 1 februari 2006 betreffende het voorstel positief heeft geadviseerd". Appellanten hebben een afschrift van het voorstel, inclusief die laatste bladzijde, als bijlage bij hun bedenkingenschrift gevoegd en hadden mitsdien daarover destijds de beschikking. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat appellanten in zoverre in hun belangen zijn geschaad.

2.5.1. In de kennisgevingen van 9 en 10 maart 2006 maken burgemeester en wethouders, voor zover hier van belang, bekend dat het vastgestelde plan met ingang van 13 maart 2006 gedurende vier weken ter inzage ligt en dat gedurende deze termijn bedenkingen kunnen worden ingebracht. In de kennisgevingen van 30 en 31 maart 2006 maken burgemeester en wethouders, voor zover hier van belang, bekend dat het vastgestelde plan met ingang van 13 maart 2006 gedurende zes weken ter inzage ligt en dat gedurende deze termijn bedenkingen kunnen worden ingebracht. Daarmee is van de wettelijk voorgeschreven termijn voor terinzagelegging alsnog tijdig kennis gegeven. Dit betoog van appellanten slaagt derhalve niet.

2.5.2. Het bezwaar van appellanten dat zij niet door verweerder in kennis zijn gesteld van het bestreden besluit, heeft betrekking op een onregelmatigheid van na de datum van het bestreden besluit en kan reeds om die reden de rechtmatigheid van het besluit niet aantasten. Deze onregelmatigheid kan derhalve geen grond vormen voor de vernietiging van het bestreden besluit.

Het standpunt van appellanten

2.6. Ten eerste merken appellanten op dat de plantoelichting en het besluit tot vaststelling van het plan administratieve onvolkomenheden bevatten. Daarnaast achten zij de plankaart onduidelijk wat betreft de aanduiding van de bestaande bebouwing en de kadastrale gegevens. Voorts stellen zij dat op de plankaart ten onrechte geen dwarsprofiel van de rijbaan is aangegeven.

Verder stellen appellanten dat verweerder ten onrechte geen eigen en objectief standpunt heeft ingenomen ten aanzien van de door hen ingebrachte bedenkingen en dat hij in het bestreden besluit op meerdere bedenkingen van appellanten niet heeft gereageerd.

2.7. Appellanten stellen voorts dat een onevenredig deel van hun perceel aan de [locatie] als "Verkeersdoeleinden (V)" is bestemd. Zij betogen dat zij ten hoogste gronden met een diepte van 2,5 meter langs de Lindweg, gemeten vanaf de bestaande perceelsgrens, aan de gemeente in eigendom behoeven over te dragen voor de herinrichting.

Appellanten voeren aan dat het beoogde fietspad slechts een breedte van 2,5 meter zal hebben en dat de beoogde bermen niet noodzakelijk zijn. Volgens hen is niet aangetoond dat

leidingen in de grond aanwezig zijn ter plaatse van de beoogde berm tussen de rijbaan en het fietspad. Bovendien kunnen eventuele leidingen worden verplaatst naar gronden ten zuiden van de Lindweg. Daarnaast is onvoldoende onderbouwd dat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een berm van 2 meter tussen de rijbaan en het fietspad moet worden aangehouden.

Voorts zullen appellanten veel overlast ondervinden van de beoogde bomen in de berm tussen het fietspad en de nieuwe grens van hun agrarisch perceel. De breedte van 3 meter van deze berm achten zij onnodig. De beoogde afvoer van regenwater in deze berm kan volgens hen ook ten zuiden van de Lindweg plaatsvinden.

Verder wordt de exploitatie van hun agrarisch perceel bemoeilijkt door de verkleining ervan ten gevolge van het plan.

Voorts stellen appellanten dat onvoldoende is onderbouwd dat de Lindweg moet worden verbreed tot 8 meter inclusief een fietspad, nu de nabijgelegen Westelijke Buurtontsluitingsweg (hierna: WBO) 7 meter breed is. Ook is niet onderbouwd waarom appellanten ten behoeve van het plan aanzienlijk meer van hun gronden in eigendom moeten overdragen dan de eigenaren van het naburige perceel aan de [locatie].

2.8. Appellanten stellen tevens dat in het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van een onjuiste verkeerstelling van 1500 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etmaal) op de Lindweg in 2005. Voorts is naar hun stelling uitgegaan van een te lage groei van het aantal mvt/etmaal tot 2016. Daarnaast blijkt uit het akoestisch onderzoek niet wat de inhoud van het gehanteerde verkeersmodel is en met welke toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling daarin rekening is gehouden.

2.9. Appellanten stellen verder dat het plan niet voldoet aan de grenswaarde voor de vierentwintig-uurgemiddelde concentratie zwevende deeltjes (PM10) in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna: Blk 2005).

Voorts is in het onderzoek naar de luchtkwaliteit ten onrechte uitgegaan van voornoemde onjuiste verkeerstelling van 1500 mvt/etmaal en vertoont dit onderzoek ook andere gebreken.

Verder stellen appellanten dat ten onrechte wordt gesteld dat de herinrichting van de Lindweg geen invloed heeft op de verkeersintensiteit op de Lindweg.

2.10. Appellanten stellen ten slotte dat ten onrechte geen zorgvuldig onderzoek heeft plaatsgevonden naar het eerder gepresenteerde alternatief waarbij de Schengweg zou worden verlengd tot aan de Venrayseweg.

Het standpunt van verweerder

2.11. Verweerder heeft geen reden gezien het plan in strijd met een goede ruimtelijke ordening te achten en heeft het plan goedgekeurd.

Verweerder stemt in met de beantwoording van de zienswijzen door de gemeenteraad.

Voorts stelt hij dat in dit geval niet een aanduiding van het dwarsprofiel op de plankaart is vereist op grond van de Wet geluidhinder (hierna: de Wgh). Ter zitting heeft verweerder hiertoe aangevoerd dat geen sprake is van een reconstructie als bedoeld in de Wgh. Voorts biedt het plan zonder dwarsprofiel voldoende flexibiliteit om de inrichting zo nodig aan te passen.

Verweerder stelt verder dat de gemeenteraad de gekozen begrenzing van de bestemming

"Verkeersdoeleinden -V-" en de beoogde inrichting uitvoerig heeft gemotiveerd en de begrenzing op goede gronden heeft vastgesteld. Appellanten worden niet onevenredig benadeeld door de inrichting van het plangebied. Deze inrichting kan in het kader van dit bestemmingsplan echter niet aan de orde komen, aldus verweerder.
Het standpunt van de gemeenteraad

2.12. Bij de beantwoording van de zienswijzen van appellanten merkt de gemeenteraad op dat het plan enkel voorziet in een nieuwe begrenzing van de bestemming "Verkeersdoeleinden -V-" ten opzichte van het voorheen geldende plan.

De beoogde berm tussen de rijbaan en het fietspad is bestemd voor de aanleg van kabels en leidingen. Ten noorden van de Lindweg zijn diverse leidingen aanwezig die verlegd moeten worden naar deze strook. In verband hiermee zou de aanleg van een fietspad direct aan de rijbaan nopen tot een uitvoering met onderhoudsgevoelige en voor fietsers minder comfortabele troittoirtegels. Bovendien is een bredere tussenberm veiliger voor de fietser.

In de berm tussen het fietspad en de aangrenzende gronden zullen in overeenstemming met het gemeentelijke Landschapsontwikkelingsplan lindebomen worden geplant. Ook kan hier hemelwater van het fietspad infiltreren.

Ter hoogte van de woning van appellanten zal een minimale berm van 1 meter tussen de rijbaan en het fietspad worden aangebracht en voorts slechts een zogeheten molgoot met infiltratiekolken van 0,5 meter tussen het fietspad en de nieuwe perceelsgrens. Ter zitting heeft de gemeenteraad aangevoerd dat het voorgaande is toegepast op alle percelen die ten tijde van het voorontwerp van het plan feitelijk als woonperceel werden gebruikt.

Voor de percelen die feitelijk agrarisch worden gebruikt, is gekozen voor een bredere berm van 2 meter tussen de rijbaan en het fietspad en een berm van 3 meter tussen het fietspad en de nieuwe perceelsgrens. In tegenstelling tot het perceel van appellanten wordt het perceel aan de [locatie] geheel als woonperceel gebruikt, aldus de gemeenteraad.

2.13. Ten aanzien van het verkeersmodel dat is gebruikt voor het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteitonderzoek, stelt de gemeenteraad dat daarin rekening is gehouden met het gehele wegennet van Horst alsmede alle toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen tot 10 jaren na de opstelling van het model. Voorts is daarin rekening gehouden met de realisatie van de WBO en de reconstructie van het kruispunt Lindweg-Venrayseweg-Tienrayseweg. Het verkeersaanbod op de Lindweg zal toenemen. Het ligt echter nauwelijks voor de hand dat automobilisten een keuze zullen maken tussen de WBO en de Lindweg. Verder wordt mogelijke geluidsoverlast vanwege de Lindweg zoveel mogelijk voorkomen door toepassing van zogeheten fluisterasfalt.

In zijn reactie op het beroepschrift stelt de gemeenteraad dat voor de meting van het huidige verkeer gebruik is gemaakt van zowel mechanische als visuele verkeerstellingen die gedurende 24 uur respectievelijk in een periode van 07:00 uur tot 19:00 uur zijn uitgevoerd. Daaruit is het verschil in aantallen vrachtwagens te verklaren. In de mechanische verkeerstellingen is rekening gehouden met landbouw- en (school)busverkeer, dat onderdeel uitmaakt van de categorie middelzwaar en zwaar verkeer. Voor de berekening van het toekomstige verkeer is gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat bij de opstelling van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is gehanteerd. Na uitvoering van de herinrichting zal een monitoring van het daadwerkelijke verkeersaanbod plaatsvinden. Indien sprake is van een onevenredige toename van (sluip)verkeer op de Lindweg zijn aanvullende verkeersmaatregelen denkbaar.

Voorts is uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit gebleken dat het plan voldoet aan het Blk 2005.

De feiten

2.14. De Lindweg ligt aan de noordzijde van de bebouwde kom van de kern Horst. Langs de Lindweg staan verspreid enkele woningen. In het voorgaande bestemmingsplan "Buitengebied" (1997) is de Lindweg aangeduid als lokale verharde weg.

Aan de oostzijde van de Lindweg vormt deze weg met de Venrayseweg (N553) en de Tienrayseweg (N554) een kruispunt dat grenst aan op- en afrit 10 van de rijksweg A73. Aan de westzijde eindigt de Lindweg bij een kruispunt van waaruit men de bebouwde kom verder kan inrijden, naar onder meer het Dendron College, en dat voorts een verbinding vormt met het buitengebied ten noorden en ten westen van de Lindweg, het Meterikseveld.

Volgens het deskundigenbericht vormt de Lindweg de meest rechtstreekse verbinding tussen enerzijds de A73, de Venrayseweg en de Tienrayseweg en anderzijds het noordwestelijke deel van de bebouwde kom van Horst en het Meterikseveld.

2.14.1. Het perceel van appellanten aan de [locatie] grenst aan de noordzijde van de Lindweg en heeft een oppervlakte van 5900 m². Op het westelijke gedeelte van het perceel is de woning van appellanten met voor- en achtertuin gevestigd. Ter plaatse is een strook van 4 meter diep langs de Lindweg als "Verkeersdoeleinden (V)" bestemd. Het oostelijke gedeelte van het perceel van appellanten wordt agrarisch gebruikt. Van dit deel is een strook van 7 meter diep als "Verkeersdoeleinden (V)" bestemd.

De gronden tot 2 meter vanaf de huidige rijbaan zijn in eigendom van de gemeente. Blijkens het deskundigenbericht bestaan deze gronden grotendeels uit een berm die op dit moment vrijwel geheel wordt gebruikt als onderdeel van de rijbaan.

2.14.2. In oktober 2004 is het "Landschapsontwikkelingsplan Gemeente Horst aan de Maas" uitgebracht. Op de bijbehorende kaart is het gebied van en langs de Lindweg aangewezen als 'prioritair gebied erfbeplanting'. Met voorrang moet de groene structuur in dit gebied worden versterkt door middel van beplantingen op erven in de vorm van (solitaire) bomen, lanen, hagen, singels en boomgaarden, aldus het Landschapsontwikkelingsplan.

2.14.3. Op 28 september 2005 heeft het Waterschap Peel en Maasvallei ten aanzien van de herinrichting van de Lindweg een positief advies gegeven. Hierbij heeft het waterschap in aanmerking genomen dat het water afkomstig van de weg ook in de toekomstige situatie in de bermen infiltreert.

2.14.4. Op 21 november 2001 is door het Bureau voor verkeerskundige advisering (BVA) de "Technische rapportage verkeers- en milieumodel kern Horst" uitgebracht. Volgens dit rapport is het verkeersmodel 2001 opgesteld aan de hand van een verkeersstromenonderzoek in 2001, waarbij op 44 locaties en vanuit 86 richtingen kentekens zijn genoteerd, en in 2001 uitgevoerde mechanische verkeerstellingen op 20 locaties.

In het verkeersmodel voor het toekomstjaar 2012 zijn de ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele wijzigingen ingebracht die reeds in 2001 vast stonden. De 0-variant is direct gebaseerd op het verkeersmodel 2001 en bevat de autonome groei, de groei ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen en de infrastructurele wijzigingen om de nieuwe gebieden te ontsluiten. In variant 1 is in aanvulling hierop de realisering van de WBO opgenomen, aldus het rapport.

2.14.5. Op 22 april 2005 is vanwege het gemeentebestuur het rapport "Verkeersafwikkeling en -veiligheid Horst-Noord/Meterikseveld" uitgebracht.

Het rapport vermeldt dat in de periode 2002-2005 diverse mechanische verkeerstellingen zijn uitgevoerd gedurende een gemiddelde werkdag. Hierbij zijn op de [locatie]661 mvt/etmaal geteld, waaronder 99 in de categorie licht en 35 in de categorie zwaar vrachtverkeer. In 1994 zijn op de [locatie]490 mvt/etmaal geteld. Tussen 1994 en 2004 is mitsdien sprake van een toename van het verkeer met 11,5%.

Voorts heeft op 17 juni 2004 tussen 07.00 en 19.00 uur een visuele verkeerstelling plaatsgevonden op de Lindweg, waarbij 1533 personenauto's en 122 voertuigen in de categorie vrachtverkeer zijn geteld.

Als mogelijke oplossingsrichtingen voor de verkeersproblematiek wordt in het rapport ten eerste voorgesteld de route Lindweg-Molenveldweg Molengatweg-Kempweg-Schadijkerweg op te knappen en te verbreden en naast de Lindweg een vrijliggend fietspad aan te leggen van minimaal 2,5 meter. Hierbij kan de rijbaan beperkt blijven tot een breedte van 5,50 meter. De tweede oplossing zou zijn het doortrekken van de Schengweg naar de Venrayseweg.

2.14.6. Ten behoeve van het plan is op 19 augustus 2005 door BVA het akoestisch rapport "Reconstructie Lindweg" uitgebracht.

De etmaalintensiteit van het verkeer op de Lindweg voor 2005 is bepaald aan de hand van de 0-variant van het verkeersmodel 2001. Op basis hiervan is een verkeersintensiteit berekend van 1500 mvt/etmaal op de Lindweg in 2005.

Voor de berekening van de toekomstige situatie in 2016 is gebruikt gemaakt van de 1-variant van het verkeersmodel 2012. De etmaalintensiteiten uit dit verkeersmodel zijn verhoogd met 5% groei tot 2016. Ten aanzien van de Lindweg wordt voor 2016 uitgegaan van een verkeersintensiteit van 3400 mvt/etmaal en de toepassing van zogeheten Viagrip-verharding. In de huidige situatie is de rijbaan verhard met Dicht Asfaltbeton (DAB).

Blijkens het akoestisch rapport is bij de reconstructie van de Lindweg voor geen enkele onderzochte woning nabij het plangebied sprake van een reconstructie als bedoeld in artikel 1 van de Wgh.

2.14.7. Ten behoeve van het plan is in augustus 2005 het "Rapport Luchtkwaliteit Reconstructie Lindweg te Horst" uitgebracht door bureau Oranjewoud. Volgens dit rapport zal de grenswaarde voor de vierentwintig-uurgemiddelde concentratie zwevende deeltjes (PM10) zowel in 2004 als in 2015 vaker dan 35 maal per jaar worden overschreden ter plaatse van de Venrayseweg (binnen de bebouwde kom). Voorts wordt deze grenswaarde in de toekomstige situatie ter plaatse van de Lindweg en de Venrayseweg (buiten de bebouwde kom) vaker dan 35 maal per jaar overschreden.

Het rapport gaat ervan uit dat de toename van de verkeersintensiteit op de Lindweg niet is gerelateerd aan de herinrichting van deze weg en dat het plan derhalve niet leidt tot een toename van het aantal overschrijdingen van de vierentwintig-uurgemiddelde concentratie zwevende deeltjes (PM10) ten opzichte van de autonome situatie. Mitsdien wordt voldaan aan artikel 7, derde lid, onder a, van het Besluit luchtkwaliteit 2005, aldus het rapport.

Toepasselijke regelgeving

2.15. Ingevolge artikel 7, eerste lid, van het Blk 2005 nemen bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden dan wel bij de toepassing van wettelijke voorschriften die

gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, de (...) genoemde grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes (PM₁₀) in acht.

Ingevolge artikel 7, derde lid, onder a, van het Blk 2005, kunnen bestuursorganen de bevoegdheden, bedoeld in het eerste lid, in afwijking van dat lid mede uitoefenen indien de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft.

Ingevolge artikel 20 van het Blk 2005 gelden voor zwevende deeltjes (PM₁₀) de volgende grenswaarden voor de bescherming van de gezondheid van de mens: (...)

b. 50 microgram per m³ als vierentwintig-uurgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal vijfendertig maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

2.15.1. Ingevolge artikel 3, eerste lid, van de planvoorschriften zijn de op de plankaart voor "Verkeersdoeleinden -V-" aangewezen gronden, met inachtneming van de op de plankaart aangeduide wegprofielen, bestemd voor:

- wegen, straten en paden;

- rijwielpaden

met daaraan ondergeschikt

(...)

- groenvoorzieningen;

- waterhuishoudkundige voorzieningen;

waarbij gestreefd wordt naar een inrichting hoofdzakelijk gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer.

Het oordeel van de Afdeling

2.16. Appellanten hebben bezwaar gemaakt tegen de wijze waarop verweerder de ingediende bedenkingen heeft behandeld. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van de bedenkingen afzonderlijk is ingegaan, vormt op zichzelf geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit niet voldoende is gemotiveerd. Voorts heeft verweerder in het bestreden besluit gesteld dat hij zich grotendeels kan verenigen met het standpunt van de gemeenteraad ten aanzien van de ingebrachte zienswijzen. Daarnaast is verweerder in aanvulling op het standpunt van de gemeenteraad op enkele bezwaren van appellanten in het bijzonder ingegaan. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerder zich geen eigen en objectief oordeel heeft gevormd omtrent de ingebrachte bedenkingen.

Ook zijn aan de Afdeling geen administratieve onvolkomenheden van dien aard gebleken dat het bestreden besluit in verband daarmee niet in stand kan blijven. Daarbij merkt de Afdeling op dat de plantoelichting geen onderdeel uitmaakt van het plan en dat hieraan derhalve geen bindende betekenis toekomt. Mitsdien kan hetgeen hierin is opgenomen geen aanleiding vormen voor het oordeel dat verweerder ten onrechte goedkeuring heeft verleend aan het plan.

2.17. Voor zover appellanten in beroep bezwaren hebben aangevoerd die betrekking hebben op civielrechtelijke gebruiksmogelijkheden dan wel overlast of onderhoud van beplanting langs de weg overweegt de Afdeling dat deze bezwaren in het kader van deze procedure niet

aan de orde kunnen komen. Deze zullen derhalve buiten beschouwing blijven.

2.18. Appellanten hebben de noodzaak van de omvang van de bestemming

"Verkeersdoeleinden -V-" gemotiveerd bestreden. Dienaangaande is tussen partijen niet in geschil dat de verbreding van de rijbaan van de Lindweg tot 5,5 meter reeds op grond van het voorheen geldende bestemmingsplan was toegelaten. Voorts heeft verweerder zich met de gemeenteraad in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat een berm van 2 meter tussen de rijbaan en het beoogde fietspad nodig is ten behoeve van de aanleg en het onderhoud van de in de grond aanwezige kabels en leidingen alsmede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

Ten aanzien van de beoogde berm tussen het fietspad en de aangrenzende percelen is gebleken dat het beleid van de gemeenteraad, zoals verwoord in het Landschapsontwikkelingsplan, erop is gericht dat langs de Lindweg beplanting zal worden aangelegd. Daarnaast is uit de stukken gebleken dat het waterschap heeft geadviseerd, mede ter voorkoming van wateroverlast op percelen van particulieren, de infiltratie van hemelwater in bermen te laten plaatsvinden. Gelet hierop heeft verweerder ook in redelijkheid ermee kunnen instemmen dat de gronden met de bestemming "Verkeersdoeleinden -V-" kunnen worden gebruikt voor de aanleg van een berm tussen het beoogde fietspad en de percelen van particulieren.

Uit de stukken is gebleken dat wordt beoogd ter plaatse van de woning van appellanten aan de [locatie] een tussenberm van 1 meter en een buitenberm van 0,5 meter aan te leggen waarin geen bomen worden geplant en slechts infiltratiekolken worden geplaatst. Ter zitting is vanwege de gemeenteraad toegelicht dat deze inrichting zal worden toegepast ten aanzien van alle percelen die feitelijk als woonperceel werden gebruikt ten tijde van de terinzagelegging van het voorontwerp van het plan. Nu het perceel aan de [locatie] feitelijk als woonperceel met tuin wordt gebruikt en bovendien kleiner van omvang is dan het perceel van appellanten aan de [locatie], dat ook voor een deel agrarisch wordt gebruikt, heeft verweerder in redelijkheid ermee kunnen instemmen dat ten aanzien van de omvang van de bermen bij het perceel van appellanten onderscheid is gemaakt tussen de gronden nabij de woning en de agrarische gronden. Het beroep van appellanten op het gelijkheidsbeginsel kan dan ook niet slagen.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de belangen van appellanten onvoldoende zijn betrokken in de besluitvorming over de omvang van de bestemming "Verkeersdoeleinden -V-" noch dat verweerder in dit verband in redelijkheid een doorslaggevend gewicht had behoren toe te kennen aan de belangen van appellanten.

2.19. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat het gehanteerde verkeersmodel en de verkeersgegevens en -prognoses onvoldoende betrouwbaar zijn om aan het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteit-onderzoek ten grondslag te worden gelegd. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat in de berekende verkeersintensiteit voor het jaar 2012 rekening is gehouden met de autonome groei van het verkeer, de toename ten gevolge van de in 2001 vaststaande ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele wijzigingen als opgenomen in de 0-variant van het verkeersmodel 2012, alsmede de realisering van de WBO. Voorts is voor het jaar 2016 uitgegaan van een toename van het verkeer van 5% ten opzichte van 2012. Nu blijkt het rapport "Verkeersafwikkeling en -veiligheid Horst-Noord/Meterikseveld" tussen 1994 en 2004 op de Lindweg een toename van het aantal mvt/etmaal heeft plaatsgevonden van 1490 tot 1661 mvt/etmaal, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerder en de gemeenteraad niet in redelijkheid hebben kunnen uitgaan van een prognose van 3400 mvt/etmaal op de Lindweg voor het jaar 2016.

2.20. Met betrekking tot de door appellanten gestelde gebreken van de plankaart is niet gebleken dat de aanduidingen van de bestaande bebouwing en de kadastrale gegevens op de plankaart onduidelijk zijn.

Voorts volgt uit artikel 3, eerste lid, van de planvoorschriften dat de in geding zijnde gronden voor "Verkeersdoeleinden -V-" zijn bestemd met inachtneming van de op de plankaart aangeduide wegprofielen. Naar de Afdeling evenwel vaststelt zijn dergelijke wegprofielen niet op de plankaart aangeduid. Hieruit volgt dat het plan op dit punt in strijd is met de rechtszekerheid. Door het plan niettemin goed te keuren, heeft verweerder gehandeld in strijd met het beginsel van rechtszekerheid in samenhang met artikel 10:27 van de Awb. Het beroep is in zoverre gegrond, zodat het bestreden besluit op dit punt dient te worden vernietigd. Nu op dit punt rehtens maar één te nemen besluit mogelijk is, ziet de Afdeling tevens aanleiding goedkeuring te onthouden aan het plandeel met de bestemming "Verkeersdoeleinden -V-", voor zover dit betrekking heeft op de Lindweg.

2.21. Ten aanzien van het betoog van appellanten dat aan het luchtkwaliteitonderzoek gebreken kleven, overweegt de Afdeling het volgende.

Aan het bestemmingsplan ligt het onder 2.14.7. genoemde rapport ten grondslag. Blijkens dit rapport wordt de grenswaarde voor de vierentwintig-uurgemiddelde concentratie zwevende deeltjes (PM10) in de toekomstige situatie meer dan vijfendertig maal per jaar overschreden ter plaatse van de Lindweg. Hierin is geen beletsel gezien voor de vaststelling van het plan op grond van de overweging dat toepassing kan worden gegeven aan artikel 7, derde lid, onder a, van het Blk 2005. Daartoe is gesteld dat het aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor de vierentwintig-uurgemiddelde concentratie zwevende deeltjes (PM10) in de toekomstige situatie niet het gevolg is van de herinrichting van de Lindweg, maar zich ook zou voordoen in de autonome situatie. Daarbij is ervan uitgegaan dat de herinrichting niet leidt tot een toename van de verkeersintensiteit.

De Afdeling stelt evenwel vast dat dit uitgangspunt niet overeenstemt met het door de gemeenteraad in deze beroepsprocedure ingenomen standpunt - zoals onder meer neergelegd in een nader ingezonden reactie van 13 november 2006 - dat sprake zal zijn van een verkeerstoename van 1661 mvt/etmaal in 2004 naar 3400 mvt/etmaal in 2016, welke toename (met 104,7%) enerzijds wordt veroorzaakt door de jaarlijkse autonome groei van het verkeer en anderzijds door de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele wijzigingen aan onder meer de Lindweg, waarbij deze weg ten opzichte van de bestaande situatie een meer voor de hand liggende route wordt voor met name het agrarische verkeer en het vrachtverkeer naar het achterliggende gebied.

In het rapport en ook anderszins is niet inzichtelijk gemaakt dat deze laatste verkeersaantrekkende werking zodanig gering van omvang zal zijn dat deze niet van invloed is op de vierentwintig-uurgemiddelde concentratie zwevende deeltjes (PM10) respectievelijk het aantal berekende overschrijdingen van de desbetreffende grenswaarde na realisering van het plan. In zoverre berust het bestreden besluit, waarbij met de toepassing van artikel 7, derde lid, onder a, van het Blk 2005 is ingestemd, niet op een deugdelijke motivering. Het beroep is op dit punt gegrond, zodat het bestreden besluit in zoverre ook wegens strijd met artikel 3:46 van de Awb dient te worden vernietigd.

2.22. Het bestaan van alternatieven kan op zichzelf geen grond vormen voor het onthouden van goedkeuring aan het bestemmingsplan. Het karakter van de besluitvorming omtrent de goedkeuring brengt immers mee dat alternatieven daarbij in beginsel eerst aan de orde behoeven te komen indien blijkt van ernstige bezwaren tegen het voorgestane gebruik

waarop het plan ziet. Gelet op het voorgaande heeft verweerder zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat deze situatie zich in dit geval niet voordoet. Overigens zijn in het rapport "Verkeersafwikkeling en -veiligheid Horst-Noord/Meterikseveld" de voor- en nadelen van het doortrekken van de Schengweg in kaart gebracht.

Proceskosten

2.23. Verweerder dient op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep gedeeltelijk gegrond;

II. vernietigt het besluit van het college van gedeputeerde staten van Limburg van 6 juni 2006, kenmerk 2006/24872, voor zover daarbij goedkeuring is verleend aan het plandeel met de bestemming "Verkeersdoeleinden -V-" met betrekking tot de Lindweg, zoals aangegeven op de bij deze uitspraak behorende kaart I;

III. onthoudt goedkeuring aan het onder II. genoemde plandeel;

IV. bepaalt dat het onder III. genoemde in de plaats treedt van het besluit, voor zover dit is vernietigd;

V. verklaart het beroep voor het overige ongegrond;

VI. veroordeelt het college van gedeputeerde staten van Limburg tot vergoeding van bij appellanten in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 136,87 (zegge: honderdzesendertig euro en zevenentachtig cent); het dient door de provincie Limburg aan appellanten onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald.

VII. gelast dat de provincie Limburg aan appellanten het door hen voor de behandeling van het beroep verschuldigde griffierecht ten bedrage van € 141,00 (zegge: honderdeenenvierzig euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. M.G.J. Parkins-de Vin, Voorzitter, en mr. J.A.W. Scholten-Hinlopen en mr. K.J.M. Mortelmans, Leden, in tegenwoordigheid van mr. H.J.C. van Geel, ambtenaar van Staat.

w.g. Parkins-de Vin w.g. Van Geel

Voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 12 september 2007

234-516.