

ECLI	ECLI:NL:RVS:2011:BR3210
Datum uitspraak	27 juli 2011
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 9 december 2009 heeft de raad het bestemmingsplan "Spoorzone midden en oost" vastgesteld. Dit besluit is op 24 december 2009 ter inzage gelegd.

Volledige tekst

201001254/1/M3.

Datum uitspraak: 27 juli 2011

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

de stichting Stichting Belangen Rotondeflat (hierna: de Stichting), gevestigd te Gouda, appellante,

en

de raad van de gemeente Gouda, verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 9 december 2009 heeft de raad het bestemmingsplan "Spoorzone midden en oost" vastgesteld. Dit besluit is op 24 december 2009 ter inzage gelegd.

Tegen dit besluit heeft de Stichting bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 3 februari 2010, beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht.

De raad heeft zijn zienswijze daarop naar voren gebracht.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 31 mei 2011, waar de Stichting, vertegenwoordigd door P.P.H.M. Jaspers, en de raad, vertegenwoordigd door mr. R. Oosterhuis, drs. H.E. Bottinga, drs. D. Wissel en drs. M.E.T. Leenders, zijn verschenen.

2. Overwegingen

Ontvankelijkheid

2.1. De raad betoogt dat de beroepsgrond die ziet op de begrenzing van het bestemmingsplan niet-ontvankelijk dient te worden verklaard, omdat deze beroepsgrond niet

steunt op een bij de raad naar voren gebrachte zienswijze.

2.1.1. Ingevolge artikel 8.2, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening, gelezen in samenhang met artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht, kan door een belanghebbende slechts beroep worden ingesteld tegen het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, voor zover dit beroep de vaststelling van plandelen, voorschriften of aanduidingen betreft die de belanghebbende in een tegen het ontwerpplan naar voren gebrachte zienswijze heeft bestreden.

2.1.2. Naar het oordeel van de Afdeling heeft hetgeen de Stichting naar voren heeft gebracht over de begrenzing van het bestemmingsplan geen betrekking op een plandeel, voorschrift of aanduiding als hiervoor bedoeld, maar hangt het samen met haar met het gehele plan verband houdende betoog dat de samenhang van de verkeersgevolgen van de verschillende ontwikkelingen in de omgeving onvoldoende recht is gedaan. Dat betoog is ook als zienswijze naar voren gebracht. De Afdeling ziet daarom geen aanleiding het beroep in zoverre niet-ontvankelijk te verklaren.

Procedureel

2.2. De Stichting betoogt dat er procedurele fouten zijn gemaakt. Volgens haar is het verkeersonderzoek van DHV, waarvan verslag is gedaan in het rapport "Aanpassing Burgemeester Jamessingel. Ontwerpoplossingen voor een betere doorstroming", van 19 november 2009 pas uitgevoerd nadat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen, zodat het rapport niet ter inzage heeft gelegen in de periode dat zienswijzen naar voren konden worden gebracht. Daardoor is belangrijke informatie niet beschikbaar geweest. Ook heeft de raad op 9 december 2009 met het bestemmingsplan ingestemd zonder kennis te hebben van het verkeersonderzoek van DHV en met name de consequenties daarvan voor de toekomst van het Albert Plesmanplein, aldus de Stichting.

2.2.1. De raad betoogt dat het verkeersonderzoek van DHV ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan nog niet was uitgevoerd, zodat het rapport uiteraard niet ter inzage kon liggen, maar dat dat niet betekent dat er onvoldoende informatie beschikbaar was. In paragraaf 4.4 Verkeer en vervoer van het ontwerpbestemmingsplan is uitgebreid ingegaan op het verkeer en het vervoer in het plangebied. Daarbij is het Mobiliteitsplan Gouda 2007-2020 als uitgangspunt genomen. De conclusie is dat het verkeer op een goede manier afgewikkeld kan worden, hetgeen wordt bevestigd door het rapport van DHV, aldus de raad.

De raad betoogt voorts dat hij bij de vaststelling van het bestemmingsplan wel degelijk beschikte over het rapport van DHV.

2.2.2. Vast staat dat het onderzoek van DHV bij de terinzagelegging van het ontwerpplan nog niet beschikbaar was, en dus niet met het ontwerpplan ter inzage heeft gelegen. Naar het oordeel van de Afdeling brengt dit echter niet mee dat gedurende die terinzagelegging de voor de beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan benodigde informatie over de verwachte verkeersontwikkeling ontbrak. In de toelichting bij het bestemmingsplan zijn de verwachte ontwikkelingen in het verkeer besproken, waarbij is uitgegaan van het Mobiliteitsplan Gouda 2007 - 2020. Daarbij is ook ingegaan op de problematiek van het Albert Plesmanplein. Het verkeersonderzoek van DHV vult de informatie aan, maar leidt niet tot andere inzichten.

Voorts staat, gelet op het verslag van de raad van 2 december 2009 en het verhandelde ter zitting, vast dat de raad voor de vaststelling van het bestemmingsplan beschikte over het

verkeersonderzoek van DHV. Dat de raad volgens de Stichting te weinig tijd heeft gehad om van het verkeersonderzoek van DHV kennis te nemen maakt dat niet anders, nu de raad zich kennelijk voldoende geïnformeerd heeft geacht om het bestemmingsplan vast te stellen.

Begrenzing bestemmingsplan

2.3. De Stichting betoogt dat het bestemmingsplan in verband met de plannen en de veranderingen in het gebied een groter grondgebied zou moeten bestrijken. Zo ligt op korte afstand het Vredebest, waar binnen drie maanden bekend zou worden of ook daar grote bouwplannen worden uitgevoerd. Gelet op de implicaties wat betreft verkeer, maar ook met het oog op de plaats waar het busstation zal komen, dienen deze plannen volgens de Stichting in één bestemmingsplan te worden opgenomen, zodat ook kan worden gekeken naar de twee kruispunten en de Spoorstraat, die deze verbindt, en een integrale verkeersstudie worden gedaan. Ook het gebied ten zuiden van de Burgemeester Jamessingel zou in het bestemmingsplan moeten worden opgenomen omdat ook daar geldt dat veranderingen in dat gebied verregaande consequenties hebben.

2.3.1. De raad betoogt dat hij een grote mate van beleidsvrijheid heeft bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan en in redelijkheid voor deze plangrenzen heeft kunnen kiezen.

2.3.2. Gelet op de systematiek van de Wro komt de raad in beginsel een grote mate van beleidsvrijheid toe bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze vrijheid strekt echter niet zo ver dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening of anderszins in strijd met het recht.

In hetgeen de Stichting heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Zij neemt daarbij in aanmerking dat niet gebleken is van een zodanige ruimtelijke samenhang tussen de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt en de door de Stichting genoemde gebieden, dat die gebieden in dit bestemmingsplan hadden moeten worden opgenomen. Aan samenhangende gevolgen van verschillende ontwikkelingen voor met name het verkeer, waarop de Stichting doelt, kan ook recht worden gedaan zonder alle relevante gronden in één bestemmingsplan samen te brengen.

Verkeersonderzoek

2.4. De Stichting betoogt dat ten onrechte geen integraal onderzoek is gedaan naar de verkeersstromen in het gebied, waarin rekening wordt gehouden met de voorziene ontwikkelingen zoals de plannen ten aanzien van het Vredebest, het volbouwen van de Ridder van Catsweg/Ronsseweg en de samenvoeging van de locaties van het Groene Hart Ziekenhuis aan de Bleulandse weg. Volgens haar zijn, zolang dat niet is gebeurd, de gevolgen van het onderhavige bestemmingsplan voor de verkeersafwikkeling, en ook voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit, niet goed in te schatten, omdat van een te lage verkeersintensiteit wordt uitgegaan.

Bovendien zijn volgens de Stichting de verkeersonderzoeken gebaseerd op onjuiste en achterhaalde verkeerscijfers, ontleend aan het verouderde "Mobiliteitsplan 2005-2011".

2.4.1. De raad betoogt dat in het kader van het Mobiliteitsplan 2007-2020 van 11 april 2007 uitgebreid onderzoek is gedaan naar de afhandeling van het verkeer in Gouda, inclusief het verkeer als gevolg van het project Spoorzone.

2.4.2. Volgens het deskundigenbericht zijn de ruimtelijke ontwikkelingen voor zover zij voldoende concreet waren, betrokken in de verkeersonderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan en is er geen aanleiding om te veronderstellen dat onvoldoende rekening is gehouden met de door de Stichting aangeduide ruimtelijke ontwikkelingen. Uitgegaan is van geactualiseerde gegevens uit het Mobiliteitsplan Gouda 2007-2020. Voorts blijkt volgens het deskundigenbericht dat de infrastructuur de verkeersstromen als gevolg van het bestemmingsplan en de vastgestelde plannen voor omliggende gebieden goed kan verwerken. Er is geen aanleiding het deskundigenbericht in zoverre onjuist te achten. Gelet daarop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat onvoldoende integraal onderzoek is verricht, noch voor het oordeel dat van verouderde verkeersgegevens is uitgegaan. Ook voor het oordeel dat de onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit in zoverre niet op bruikbare gegevens berusten is dan ook geen aanleiding. Het betoog faalt.

Inrichting Albert Plesmanplein

2.5. De Stichting betoogt dat het voorstel van DHV om de rotonde van het Albert Plesmanplein te vervangen door een kruispunt is gebaseerd op de onjuiste veronderstelling dat het Albert Plesmanplein een verkeersonveilig plein is. Juist de wijziging tot kruispunt zal volgens de Stichting op plekken waar geritst moet worden leiden tot vertragingen en ongevallen. Voorts is het vervangen van de rotonde door een kruispunt volgens de Stichting nadelig voor de geluid- en luchtkwaliteit, omdat de verkeerslichtinstallatie bij een kruispunt niet meer - zoals thans op de rotonde wel wordt gedaan - in rustige perioden, zoals in de nacht of op zondag, kan worden uitgezet.

2.5.1. De raad stelt dat in het bestemmingsplan nog geen keuze is gemaakt, maar de keuze voor een rotonde of kruispunt open is gelaten. De bezwaren van de Stichting tegen het realiseren van een kruispunt dienen volgens de raad in het kader van nadere besluitvorming over de reconstructie van het Albert Plesmanplein naar voren gebracht worden.

De raad stelt voorts dat uit het onderzoek van DHV is gebleken dat de capaciteit van het Albert Plesmanplein in zijn huidige vorm niet optimaal wordt benut en dat daarom een andere vormgeving is onderzocht.

Volgens de raad is voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit niet van belang of het Albert Plesmanplein wordt vormgegeven als rotonde of kruispunt, omdat dezelfde hoeveelheid verkeer wordt afgewikkeld, en in beide gevallen -evenals in de huidige situatie- verkeerslichten aanwezig zullen zijn, zodat start- en stopbewegingen plaatsvinden.

2.5.2. De Afdeling overweegt dat het bestemmingsplan zowel een kruispunt als een rotonde mogelijk maakt, en dat bezwaren tegen beide mogelijkheden in het kader van nadere besluiten daaromtrent aan de orde kunnen komen.

Het onderzoek van DHV betreft de afwikkeling van de verkeerstromen die na de realisatie van, onder meer, de Spoorzone zijn te verwachten. Bij de huidige vormgeving zijn knelpunten te verwachten, waarvoor een aantal oplossingen is onderzocht. Volgens het onderzoek zal een kruispunt met dubbele opstelstroken en een verkeerslichtinstallatie de groei van het verkeer, zowel de autonome groei als de groei van voorziene ontwikkelingen in de spoorzone, goed kunnen opvangen. De Afdeling ziet, gelet ook op het deskundigenbericht, geen aanleiding voor de opvatting dat de raad niet mocht uitgaan van de deugdelijkheid van het onderzoek van DHV.

Gelet op de stukken, waaronder het deskundigenbericht, wordt zowel bij een kruispunt als bij een rotonde aan de grenswaarden inzake geluid en luchtkwaliteit voldaan. Hetgeen de

Stichting aanvoert geeft, gelet daarop, geen aanleiding voor het oordeel dat de mogelijke inrichting van het Albert Plesmanplein als kruispunt leidt tot onaanvaardbare gevolgen inzake geluid of luchtkwaliteit. De Afdeling constateert in dit verband dat in alle varianten rekening is gehouden met een verkeerslichtinstallatie, en de Stichting heeft, gelet daarop, niet aannemelijk gemaakt dat de uitvoering als rotonde of als kruispunt voor de luchtkwaliteit relevant is.

Gelet op het vorenstaande heeft de raad in redelijkheid kunnen besluiten om de bestreden wijziging van de vormgeving van het Albert Plesmanplein mogelijk te maken.

Luchtkwaliteit Spoorstraat

2.6. De Stichting betoogt dat in de Spoorstraat de luchtkwaliteit al geruime tijd erg slecht is. De normen voor fijnstof (PM10) worden ruimschoots overschreden. Het is volgens de Stichting dan ook onverantwoord om nog meer verkeer, afkomstig van het Spoorzoneproject, door deze straat te sturen.

2.6.1. De raad betoogt dat uit het milieukundig onderzoek van de Milieudienst blijkt dat in de Spoorstraat wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO2 en PM10.

2.6.2. In het deskundigenbericht wordt onderschreven dat het onderzoek inzake de luchtkwaliteit op deugdelijke wijze is verricht en dat de luchtkwaliteit in de Spoorstraat uitgaande van de meest recente gegevens aan de wettelijke grenswaarden voldoet. Hetgeen de Stichting aanvoert geeft geen aanleiding om het deskundigenbericht in zoverre onjuist te achten.

Gelet op het vorenstaande geeft hetgeen de Stichting aanvoert geen aanleiding voor het oordeel dat de raad van een onjuiste beoordeling van de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit in de Spoorstraat is uitgegaan. Het betoog faalt.

Overige gronden geluid

2.7. De Stichting betoogt dat het "stille" asfalt dat op een aantal plekken in het plangebied zal worden aangebracht niet zoveel effect heeft als wordt gepresenteerd, omdat de geluiddempende kwaliteit door slijtage zal afnemen. Ook van het plaatsen van een bordje met 30 km om aan de bestaande normen te kunnen voldoen, valt volgens de Stichting weinig effect te verwachten.

2.7.1. De raad stelt dat hij kon uitgaan van de standaard geluidreductie voor de toegepaste kwaliteiten stil asfalt. Voorts zullen de wegen niet worden aangepast naar 30-km wegen, en is dus ook niet uitgegaan van 30-km wegen, aldus de raad.

2.7.2. Wat betreft het effect van stil asfalt heeft de Stichting ter zitting toegelicht dat zij doelt op scheuren en verzakkingen, die gezien de slechte bodem in Gouda snel zullen optreden. Met dergelijke gebreken, die door zorgvuldig onderhoud zijn te voorkomen, hoefde geen rekening te worden gehouden. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 6 oktober 2010 in zaak nr. 200904399/1/R2) is het effect van een toename van de geluidbelasting door normale veroudering van het wegdek verdisconteerd in de emissiegetallen voor het wegdek. In het rekenmodel is dan ook, zo overwoog de Afdeling in die uitspraak, rekening gehouden met slijtage van het wegdek. De raad kon uitgaan van de standaardreductie.

De stelling van de Stichting dat rekening is gehouden met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur mist feitelijke grondslag.

Gelet op het vorenstaande geeft hetgeen de Stichting aanvoert geen aanleiding voor het oordeel dat de raad van een onjuiste beoordeling van de gevolgen van het plan voor de geluidbelasting is uitgegaan. Het betoog faalt.

Parkeren

2.8. De Stichting betoogt dat er in het bestemmingsplan te weinig ruimte is gereserveerd voor parkeerplaatsen voor auto's. Het onderzoek naar de parkeerbehoefte gaat volgens de Stichting uit van te rooskleurige cijfers, en zelfs met die cijfers wordt geconstateerd dat tijdens werkdagen een tekort zal ontstaan. Daarvoor zou dan een oplossing moeten worden gevonden in een andere wijk, op de Vossenburchkade. Volgens de Stichting is het in aanmerking nemen van parkeerplaatsen uit andere wijken ongewenst, en bovendien levert dat ook verkeersstromen op waar de toevoerwegen naar de Vossenburchkade niet op berekend zijn.

2.8.1. De raad stelt dat de parkeernormen overeen komen met de destijds voorgenomen, en inmiddels vastgestelde, wijziging van de parkeernormen uit de bouwverordening. Er is uitgegaan van de landelijke kengetallen van de CROW-ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). Aangesloten is bij specifieke locatiemarkers: ligging op een knooppunt voor het openbaar vervoer, sterk stedelijk gebied en centrumzone.

De raad stelt voorts dat rekening mag worden gehouden met parkeerplaatsen in de directe omgeving van het plangebied. De Vossenburchkade ligt nabij het plangebied; de capaciteit die over is mag daarom volgens de raad worden ingezet.

Volgens de raad is rekening gehouden met het verkeer van en naar de Vossenburchkade.

2.8.2. Het standpunt van de raad dat in verband met de ligging van het plangebied, vooruitlopend op de nieuwe bouwverordening, kon worden uitgegaan van een lagere parkeernorm acht de Afdeling niet onredelijk. Voorts valt niet in te zien waarom geen rekening mocht worden gehouden met een overschot aan parkeercapaciteit op korte afstand van het plangebied. De Stichting heeft niet aannemelijk gemaakt dat daardoor op de Vossenburchkade of de toevoerwegen daarheen grote problemen zullen ontstaan. Het betoog faalt.

Externe veiligheid

2.9. Het project Spoorzone is gesitueerd langs een spoorlijn waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De beoordeling van de externe veiligheid heeft plaatsgevonden aan de hand van de ministeriële Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: de Circulaire Risiconormering). De conclusie van deze beoordeling is dat de contouren voor het plaatsgebonden risico buiten het plangebied liggen. Het groepsrisico dient op grond van de Circulaire Risiconormering verantwoord te worden aan de hand van een oriëntatiewaarde die in de Circulaire Risiconormering is gesteld op 10⁻⁴ voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers per transportsegment gemeten per kilometer en per jaar, 10⁻⁶ op 100 slachtoffers en 10⁻⁸ op 1000 slachtoffers. De oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Volgens de Circulaire Risiconormering dient bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde de beslissingsbevoegde overheid het groepsrisico te betrekken bij de vaststelling van, in dit geval, het bestemmingsplan. Dit is in het bijzonder van belang in verband met aspecten van zelfredzaamheid en hulpverlening. In de motivering bij het betrokken besluit moeten de volgende gegevens worden opgenomen:

- het groepsrisico;
- indien van toepassing: het eerder vastgestelde groepsrisico;
- een aanduiding van het invloedsgebied;
- de aanwezige dichtheid van personen en de in de toekomst redelijkerwijs voorzienbare dichtheid per hectare in dit invloedsgebied;
- een aanduiding van de vervoersstromen, in termen van de aard en de omvang van gevaarlijke stoffen die specifiek bijdragen aan de overschrijding van de oriëntatiewaarde, alsmede een aanduiding in hoofdlijnen van de bijdrage van de verschillende transportstromen aan het groepsrisico;
- een aanduiding van de redelijkerwijs voorzienbare vervoerstromen in de toekomst (periode van tien jaar) met inbegrip van een aanduiding van de invloed daarvan op het groepsrisico;
- de bijdrage in hoofdlijnen van de aanwezige en van de redelijkerwijs voorzienbare toekomstige (periode van tien jaar) (beperkt) kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst (periode van tien jaar), met betrekking tot het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen en de voor- en nadelen hiervan;
- de mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen;
- de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Bij het bestemmingsplan is de "Verantwoording groepsrisico Bestemmingsplan Spoorzone Midden en Oost" (Oranjewoud, 27 oktober 2009) gevoegd, die de bovenvermelde gegevens bevat.

2.10. De Stichting bestrijdt de wijze waarop de risico's zijn berekend. Volgens haar wordt de situatie te gunstig voorgesteld. De Stichting betoogt dat bij de ontwikkeling van de Spoorzone ten onrechte is uitgegaan van een afname van het vervoer van brandbare en giftige stoffen per spoor. Volgens de Stichting neemt het vervoer van deze stoffen over het spoor in de praktijk juist toe. Volgens de Stichting wordt in het rapport Verantwoording groepsrisico "Bestemmingsplan Spoorzone Midden en Oost" van 27 oktober 2009 uitgegaan van een te optimistisch rekenmodel. Zo wordt er bij de berekening van de contouren van uitgegaan dat alle treinen met gevaarlijke stoffen via de sporen 2 en 7 worden afgewikkeld. Prorail heeft echter aangegeven dat ongeveer 10% van deze treinen via spoor 10 of 11 zal rijden, aldus de Stichting.

Voorts betoogt de Stichting dat de aanname van de raad dat in de toekomst geen gecombineerd vervoer van brandbare vloeistoffen en explosieve gassen zal plaatsvinden is gebaseerd op een convenant, het "Convenant warme BLEVE-vrij rijden", dat ten eerste nog niet is afgesloten, en ten tweede, ook als het wel is afgesloten, niet dwingend zal zijn.

2.10.1. Volgens de raad is niet uitgegaan van een afname van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Conform de geldende regelgeving zijn de vervoerscijfers van de "Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor" van ProRail d.d. 26 september 2007

gebruikt.

De raad stelt voorts dat ProRail niet heeft aangegeven dat 10 % van de treinen via spoor 10 of 11 zal rijden, maar dat ProRail de mogelijkheid open houdt om voor bijsturing alle beschikbare sporen te gebruiken en dat dit in minder dan 10% van de gevallen gebeurt. De raad betoogt dat bij de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico geen rekening is gehouden met de bijsturing van dan 10% over de andere sporen, omdat dit in het toegepaste rekenmodel niet mogelijk is. Uitgegaan is van de meest realistische situatie, namelijk dat het goederenvervoer rijdt over de sporen 2 tot en met 7. Naar aanleiding van het beroepsschrift van de Stichting heeft de raad een alternatieve berekening laten opstellen, waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen evenredig over alle sporen 1 tot en met 11 is verdeeld. De conclusie is dat ook bij deze berekening wordt voldaan aan de veiligheidsafstanden voor het plaatsgebonden risico. Voor het groepsrisico neemt de overschrijding van de oriëntatiewaarde toe van factor 12,51 (eerste berekening) naar factor 13,77 (tweede berekening). Volgens de raad leidt dit tot een vergelijkbare verantwoording als is opgesteld op basis van de oorspronkelijke berekening, aangezien in de beleidsvisie aan de hand waarvan de afweging is gemaakt, de "Visie externe veiligheid 2009 - 2013" van de gemeente Gouda (hierna: de beleidsvisie), niet wordt uitgegaan van een harde norm als risicoplaafond voor het groepsrisico.

Voorts stelt de raad dat een pakket aan maatregelen wordt getroffen, waarmee een brand ter hoogte van de Burgemeester Jamessingel beter kan worden bestreden. Deze maatregelen zijn vastgelegd in onder meer het bestemmingsplan en een overeenkomst met de projectontwikkelaar. Dat betreft maatregelen waarvan de naleving door de gemeente valt af te dwingen, onder meer een natte blusleiding langs het spoor tot het einde van de nieuwbouw en verbetering van de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Anders dan de Stichting stelt is bij de berekeningen geen rekening gehouden met het Convenant warme BLEVE-vrij rijden, aldus de raad.

2.10.2. Gelet op de stukken, waaronder het deskundigenbericht, en het verhandelde ter zitting is de raad uitgegaan van de prognose voor het jaar 2007 voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en niet van een afname van het vervoer van gevaarlijke stoffen. In zoverre mist het betoog van de Stichting feitelijke grondslag.

De raad heeft het Convenant warme BLEVE-vrij rijden niet in de berekeningen betrokken. Ook in zoverre mist het betoog van de Stichting feitelijke grondslag.

2.10.3. Zoals de raad stelt, heeft ProRail aangegeven dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in beginsel over alle sporen kan plaatsvinden. Dit gegeven had dan ook uitgangspunt bij de verantwoording moeten zijn, hetgeen de raad ook ter zitting heeft erkend. In hetgeen de Stichting heeft aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid. Het beroep is gegrond. Het bestreden besluit dient wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht te worden vernietigd.

2.10.4. De raad heeft alsnog een berekening gemaakt op basis van vervoer van gevaarlijke stoffen over alle sporen. Ook in dat geval wordt aan de veiligheidsafstanden voor het plaatsgebonden risico voldaan.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is geen grenswaarde, maar een waarde waarboven verantwoording van het groepsrisico dient te worden afgelegd. Aan de verplichting om verantwoording af te leggen is voldaan. Gelet op de beleidsvisie, is niet aannemelijk dat de verantwoording van het groepsrisico van de raad tot een andere conclusie

zou hebben geleid indien was uitgegaan van een overschrijding van de oriëntatiewaarde met factor 13,77 in plaats van factor 12,51. De Afdeling ziet, gelet daarop en gelet op de voorgenomen maatregelen ter verbetering van de bestrijding van brand, geen aanleiding voor het oordeel dat vanwege de overschrijding van de oriëntatiewaarde had moeten worden afgezien van de vaststelling van het bestemmingsplan. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling aanleiding om te bepalen dat de rechtsgevolgen van het besluit geheel in stand blijven.

2.11. Het beroep is gegrond. Het besluit van 9 december 2009 dient wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht te worden vernietigd. De Afdeling zal evenwel bepalen dat de rechtsgevolgen ervan geheel in stand blijven.

2.12. Van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen, is niet gebleken.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep gegrond;

II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Gouda van 9 december 2009, kenmerk 90/576986;

III. bepaalt dat de rechtsgevolgen van dat besluit geheel in stand blijven;

IV. gelast dat de raad van de gemeente Gouda aan de Stichting Belangen Rotondeflat het door haar voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. M.W.L. Simons-Vinckx en mr. M.A.A. Mondt-Schouten, leden, in tegenwoordigheid van mr. H.E. Postma, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Postma
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 27 juli 2011

539.