

Uitspraak 201200341/1/T1/R4

DATUM VAN UITSPRAAK	woensdag 23 januari 2013
TEGEN	Provinciale staten van Zuid-Holland
PROCEDURESOORT	Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGEBIED	Ruimtelijke-ordeningskamer - Bestemmingsplannen Zuid-Holland

201200341/1/T1/R4.

Datum uitspraak: 23 januari 2013

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak met toepassing van artikel 46, zesde lid, van de Wet op de Raad van State in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te Waddinxveen,
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Concorp Waddinxveen B.V. en anderen (hierna tezamen en in enkelvoud: Concorp), gevestigd te Waddinxveen,
3. [appellant sub 3] en Restaurant Akkeroord (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 3]), gevestigd te Waddinxveen,

en

Provinciale staten van Zuid-Holland,
verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 12 oktober 2011 hebben provinciale staten het inpassingsplan "Extra Gouwekruising" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], Concorp en [appellant sub 3] tijdig beroep ingesteld.

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

Concorp en provinciale staten hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

[appellant sub 1], Concorp en provinciale staten hebben een nader stuk ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 23 november 2012, waar [appellant sub 1], bijgestaan door mr. H.A.M. Lamers, werkzaam bij DAS rechtsbijstand, en A. Vreeswijk, werkzaam bij AV Consulting BV, Concorp, vertegenwoordigd door [directeuren] van Concorp, bijgestaan door mr. M.H.W. Bodelier en mr. A. H. Gaastra, advocaten te Amsterdam Schiphol, en provinciale staten, vertegenwoordigd door K.P. Spannenburg, werkzaam bij de provincie, zijn verschenen.

Overwegingen

1. Het plan maakt de aanleg mogelijk van een nieuw wegtracé aan de noordzijde van de A12 tussen de bestaande aansluiting van Gouda op de A12 en de nieuwe aansluiting van de Moordrechtboog op de A12, de zogenoemde Extra Gouwekruising. Dit wegtracé maakt deel uit van de parallelstructuur A12 nabij het knooppunt Gouwe. Met de parallelstructuur wordt beoogd een oplossing te bieden voor verkeersonveilige situaties, stagnatie van het verkeer en slechte bereikbaarheid van het knooppunt Gouwe.

Alternatief

2. [appellant sub 3], woonachtig aan [locatie 1] en eigenaar van restaurant Akkeroord aan de Akkeroord 1 te Waddinxveen, brengt naar voren dat het in het plan voorziene deel van de parallelstructuur beter aan de zuidzijde van de A12 en de A20 kan worden gerealiseerd. Daar is volgens hem meer ruimte voor een extra kruising beschikbaar. Bovendien kunnen het bedrijvenpark Gouwepark en Distripark Doelwijk efficiënter en sneller worden ontsloten als de kruising aan die zijde ligt, aldus [appellant sub 3].

2.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat een zuidelijk tracé om verschillende redenen niet goed in te passen is. Daarnaast wijzen zij erop dat dit tracé veel duurder uit zal vallen dan het in het plan voorziene tracé.

2.2. In de door Tauw opgestelde notitie "Trechtering voor een Extra Gouwekruising" van 7 maart 2011, welke als bijlage bij het MER Parallelstructuur Gouwekruising is gevoegd, zijn drie mogelijke tracés beschreven. Eén daarvan betreft het door [appellant sub 3] gewenste zuidelijke tracé. In de notitie staat dat het onduidelijk is of ter plaatse van de bestaande op- en afrit Gouda voldoende ruimte is om dit zuidelijke tracé aan te leggen. Provinciale staten hebben nader toegelicht dat de aanleg van een zuidelijk tracé niet de voorkeur heeft, omdat dit tracé de aanleg van een complexe dubbele kruising aan de oostzijde noodzakelijk maakt. Daarnaast is volgens hen tussen de A12 en de bestaande bedrijven van de Goudse Poort weinig ruimte beschikbaar voor een nieuw tracé, zodat de noodzaak bestaat om de aanwezige wateropvang te verplaatsen en enkele of meerdere gebouwen te slopen. Een zuidelijk tracé zou voorts niet goed inpasbaar zijn, omdat aan de westzijde van de Gouwe - tussen de A12/A20 en de nieuwe bebouwing van het Gouwepark - geen mogelijkheid bestaat om een nieuwe weg aan te leggen en daarom een lang viaduct over de A20 en de spoorlijn Alphen aan den Rijn en Gouda nodig is. De hiervoor genoemde omstandigheden maken de aanleg van een zuidelijk tracé volgens provinciale staten naar alle waarschijnlijkheid ook duurder dan een noordelijk tracé. [appellant sub 3] heeft geen concrete gegevens aangevoerd op grond waarvan moet worden getwijfeld aan de juistheid van de door provinciale staten gegeven toelichting. Naar het oordeel van de Afdeling hebben provinciale staten in de gegeven omstandigheden in redelijkheid niet voor het zuidelijke tracé gekozen.

Bedrijfsvoering Concorp

3. Concorp, producent van suikerwaren, richt zich tegen de toekenning van een verkeersbestemming aan een deel van haar bedrijfsperceel aan de Kanaaldijk 16 te Waddinxveen. Zij vreest te worden belemmerd in de mogelijkheden om de onbebouwde delen van dit perceel als manoeuvreerruimte voor vrachtwagens te gebruiken.

3.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat vrachtwagens na aanleg van de Extra Gouwekruising op dezelfde wijze kunnen laden en lossen als in de huidige situatie. Er zijn dan ook geen nadelige effecten van de aanleg voor de bedrijfsvoering van Concorp te verwachten, aldus provinciale staten.

3.2. Het tracé van de Extra Gouwekruising is voorzien op een deel van de onbebouwde bedrijfsgronden van Concorp aan de oostzijde en zuidzijde van haar meest zuidelijk gelegen bedrijfsgebouw. Deze gronden worden gebruikt als manoeuvreerruimte door vrachtwagens, die laden en lossen ter plaatse van het magazijn in dit gebouw. Het behoud van manoeuvreerruimte is dus van groot belang voor de bedrijfsvoering van Concorp.

3.3. Het tracé van de Extra Gouwekruising zal De Gouwe en de provinciale weg N207 moeten kruisen door middel van een brug, welke gelet op artikel 5, lid 5.2, onder 5.2.2, aanhef en sub b, van de planregels een bouwhoogte van ten minste 7 meter heeft. Volgens het deskundigenbericht zal het tracé op ongeveer 800 meter ten westen van De Gouwe moeten beginnen met stijgen om deze hoogte te bereiken. De stijging wordt bewerkstelligd met een hellend grondlichaam en vervolgens met een kunstwerk op pijlers dat ook wel een aanbrug wordt genoemd. Dit betekent volgens het deskundigenbericht voor het bedrijfsperceel van Concorp, dat het tracé ter plaatse van haar perceel reeds de vereiste hoogte van 7 meter moet hebben bereikt. In het deskundigenbericht is voorts vermeld, dat het voor de bedrijfsvoering van Concorp van groot belang is dat de parallelweg ter plaatse ook daadwerkelijk als brug wordt uitgevoerd waarbij de gronden onder de brug niet mogen inboeten aan bruikbaarheid. Ter zitting is gebleken dat ten minste één pijler op het bedrijfsperceel van Concorp zal moeten worden geplaatst. Plaatsing van één of meerdere pijlers kan gevolgen hebben voor de manoeuvreerruimte voor vrachtwagens. Waar deze pijler of pijlers zullen komen, is echter onzeker, nu dit niet in het inpassingsplan is geregeld. Een bepaling over de plaatsing van de pijlers in een overeenkomst met de opdrachtnemer, die bovendien nog moet worden gesloten, kan die zekerheid niet bieden. De Afdeling verwijst in dit verband naar haar uitspraak van 29 december 2010 in zaak nr. [201003274/1/R3](#). Onder deze omstandigheden moet de Afdeling in het kader van de beoordeling van de beroepsgrond over de bedrijfsvoering uitgaan van de maximale planologische invulling van het plan, waarbij de in het plan begrepen gronden van Concorp in het geheel niet meer kunnen worden gebruikt als manoeuvreerruimte. Voor zover Concorp vreest dat door gebruikmaking van de in artikel 10, aanhef en onder c, van de planregels vervatte afwijkingsbevoegdheid, ook een deel van de niet in het plan begrepen gronden voor de planontwikkeling kan worden gebruikt, mist

deze vrees feitelijke grondslag. Toepassing van de afwijkingsbevoegdheid kan niet leiden tot overschrijding van de grenzen van het plangebied.

3.4. Provinciale staten hebben bij brief van 12 november 2012, ingekomen bij de Afdeling op 13 november 2012, een rijssimulatie ingebracht waarmee zij hebben beoogd aan te tonen dat het onbebouwde deel van het bedrijfsperceel ook na uitvoering van het plan door vrachtwagens kan worden gebruikt om te manoeuvreren. In deze simulatie is uitgegaan van een maximale planologische invulling van het plan.

Gelet op artikel 8:58 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) kunnen nadere stukken tot tien dagen voor de zitting worden ingediend. De Afdeling stelt vast dat het stuk, waaraan de rijssimulatie was gehecht, tien dagen voor de zitting bij haar is binnengekomen. Gelet hierop en gelet op de aard en inhoud van het stuk, is Concorp onvoldoende in de gelegenheid geweest om op de rijssimulatie te reageren. Om die reden betreft de Afdeling de rijssimulatie niet bij haar beoordeling van de beroepsgrond over de bedrijfsvoering van Concorp. Gelet op de inhoud van de stukken die wel onderdeel van het dossier uitmaken, waaronder het deskundigenbericht, en het verhandelde ter zitting is de Afdeling er niet van overtuigd dat bij een maximale invulling van de planologische mogelijkheden, geen onaanvaardbare beperking van de bedrijfsvoering van Concorp optreedt. De Afdeling ziet dan ook aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit in zoverre niet berust op een deugdelijke motivering.

Luchtkwaliteit

4. [appellant sub 1], woonachtig aan de [locatie 2] te Waddinxveen, Concorp en [appellant sub 3] vrezen dat als gevolg van het plan een verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt ter plaatse van hun percelen. Zij stellen dat geen, dan wel geen adequaat, onderzoek naar de luchtkwaliteit is verricht. Volgens Concorp is in het onderzoek ten onrechte met niet goedgekeurde rekenmodellen gewerkt. [appellant sub 3] voert in dit verband aan dat in het onderzoek naar de luchtkwaliteit ten onrechte geen rekening is gehouden met de wachttijden van het verkeer voor de brug over de Gouwe. Concorp voert voorts nog aan dat door de verslechtering van de luchtkwaliteit, niet langer aan de eisen van de Arbeidsomstandighedenregeling kan worden voldaan. Concorp vreest voorts dat de verslechtering van de luchtkwaliteit van invloed zal zijn op de kwaliteit van de producten die zij in haar bedrijfsgebouwen vervaardigt.

4.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de woning van [appellant sub 1] en ter plaatse van het restaurant van [appellant sub 3] aanvaardbaar is. De concentraties stikstofdioxide en fijn stof ter plaatse van het bedrijf van Concorp zijn volgens provinciale staten voorts lager dan de aanbevolen norm van 10% van de op grond van de Arbeidsomstandighedenregeling toegestane waarden.

4.2. In opdracht van provinciale staten heeft Tauw onderzoek verricht naar de effecten van de Extra Gouwekruising voor de luchtkwaliteit in de omgeving. Dit onderzoek is neergelegd in het rapport "Onderzoek luchtkwaliteit Extra Gouwekruising" van 25 oktober 2010. De stelling dat geen onderzoek naar de luchtkwaliteit is verricht, mist derhalve feitelijke grondslag.

4.3. Het betoog van Concorp dat ten behoeve van de berekeningen van het onderzoek naar de luchtkwaliteit ten onrechte gebruik is gemaakt van het programma Geomilieu, kan niet slagen. Het programma Geomilieu rekent - zo volgt uit pagina 13 van het rapport - immers volgens de standaardrekenmethoden die zijn voorgeschreven in artikel 71 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. Goedkeuring van de rekenmethode door de minister voorafgaand aan het gebruik ervan is gelet op de artikelen 71 en 72 van de regeling en anders dan Concorp veronderstelt, niet nodig. Voor zover Concorp erop wijst dat gebruik is gemaakt van verschillende versies van het programma Geomilieu, overweegt de Afdeling dat niet aannemelijk is dat deze omstandigheid de resultaten van het onderzoek heeft beïnvloed. Met betrekking tot het betoog van [appellant sub 3] over de wachttijden van het verkeer, staat in het deskundigenbericht dat aangenomen kan worden dat automobilisten de motor zullen uitschakelen op het moment dat zij voor de geopende brug moeten wachten. Daarnaast is de verwachting dat het aantal momenten dat de brug wordt geopend, in navolging van het bedieningsregime van de nabijgelegen spoorbrug over de Gouwe, beperkt zal zijn. Gelet op deze omstandigheden is niet aannemelijk gemaakt dat de bijdrage van het met draaiende motor wachtende verkeer aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof dusdanig groot is, dat niet langer uitgegaan kan worden van de juistheid van de resultaten van het luchtkwaliteitsrapport.

Gelet op het voorgaande bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich bij de besluitvorming niet in redelijkheid op het luchtkwaliteitsrapport hebben kunnen baseren.

4.4. Ten aanzien van het perceel van [appellant sub 1] volgt uit het luchtkwaliteitsrapport dat op de rekenpunten in de nabijheid van zijn woning, aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof (PM10) uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer wordt voldaan. Gelet hierop hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de woning van [appellant sub 1] aanvaardbaar is.

4.5. Ter plaatse van het rekenpunt dat op de grens van het perceel van Concorp met de Extra Gouwekruising ligt, zijn in het rapport jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof (PM10) berekend van 38,3 en 19,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof (PM10) uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer. De concentraties stikstofdioxide en fijn stof die zijn toegestaan op grond van artikel 4.19 van de Arbeidsomstandighedenregeling in samenhang bezien met bijlage XIII bij deze regeling, zijn aanzienlijk groter dan de op grond van de Wet milieubeheer toegestane concentraties. Provinciale staten mochten er voorts vanuit gaan dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof (PM10) ter plaatse van de luchtinlaten van het bedrijfsgebouw van Concorp gelet op hun afstand tot aan het tracé lager zijn dan ter plaatse van het rekenpunt. Gelet op het voorgaande kan Concorp niet worden gevolgd in haar betoog dat het plan strijdigheid met de Arbeidsomstandighedenregeling zal opleveren. Concorp kan evenmin worden gevolgd in haar betoog over de verslechtering van de kwaliteit van haar producten, nu zij dit betoog niet nader heeft onderbouwd.

4.6. Ter plaatse van het restaurant van [appellant sub 3] zal als gevolg van de voorziene ontwikkeling een toename van 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ van de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide optreden, maar geen toename van de jaargemiddelde concentratie fijn stof. De toename leidt niet tot een overschrijding van de grenswaarden als bedoeld in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Gelet hierop hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de luchtkwaliteit ter plaatse van het restaurant van [appellant sub 3] aanvaardbaar is.

Geluid

5. [appellant sub 3] vreest voor geluidhinder in zijn woning en zijn restaurant vanwege de Extra Gouwekruising. Hij brengt in dit verband naar voren dat bij de berekeningen in het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van dit plan is verricht, ten onrechte geen rekening is gehouden met de wachttijden van het verkeer dat voor een opstaande brug over de Gouwe komt te staan en het geluid dat optreedt als het verkeer over de overgangen tussen de weg en de verschillende brugdelen rijdt. Verder vreest [appellant sub 3] voor geluidoverlast op het terras van zijn restaurant.

5.1. Provinciale staten stellen dat geluidreducerende maatregelen zullen worden genomen, zodat de toename van de geluidbelasting op de woning van [appellant sub 3] en zijn restaurant met terras vanwege dit tracé beperkt blijft.

5.2. Ten behoeve van de vaststelling van dit plan is een akoestisch onderzoek verricht door Tauw. Dit onderzoek is neergelegd in het rapport "Akoestisch onderzoek Hogere Waarden Extra Gouwekruising" van 9 juni 2011. Uit het akoestisch rapport volgt dat de hoogste geluidbelasting die is gemeten op de gevel van de woning van [appellant sub 3] 44 dB bedraagt. Deze waarde blijft onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder (hierna: Wgh). De gecumuleerde geluidbelasting vanwege de Rijksweg A12, de N454, de Zuidelijke Randweg en de Extra Gouwekruising samen bedraagt volgens het akoestisch rapport 61 dB. Het verschil tussen deze geluidbelasting en de geluidbelasting vanwege de Extra Gouwekruising is evenwel zo groot, dat de bijdrage van de Extra Gouwekruising volgens het deskundigenbericht verwaarloosbaar kan worden geacht.

Voor zover [appellant sub 3] aanvoert dat de berekeningen in het akoestisch onderzoek onjuist zijn, overweegt de Afdeling als volgt. In het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de Standaard Rekenmethode II als bedoeld in artikel 3.3, eerste lid, van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. In deze rekenmethode, zoals die wordt beschreven in hoofdstuk 2 van bijlage III, wordt geen rekening gehouden met geluid dat optreedt door mogelijke filevorming. Evenmin wordt in deze rekenmethode rekening gehouden met geluid dat op kan treden bij de overgangen, nu dit geluid volgens het deskundigenbericht moet worden aangemerkt als piekgeluid. [appellant sub 3] heeft niet aannemelijk gemaakt dat deze twee vormen van geluid dusdanig ernstig zijn, dat als wel rekening was gehouden met deze vormen van geluid, in het akoestisch onderzoek tot een andere conclusie zou zijn gekomen. Gelet hierop geeft de omstandigheid dat in de gebruikte rekenmethode geen rekening wordt gehouden met deze twee vormen van geluid, geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten dit akoestisch onderzoek niet aan hun besluitvorming ten grondslag hebben mogen leggen.

5.3. Het restaurant en het daarbij behorende terras zijn geen geluidgevoelige objecten in de zin van

de Wgh en worden om die reden niet door deze wet beschermd. Dit neemt echter niet weg dat provinciale staten in het kader van de voorbereiding van het plan moeten beoordelen of ter plaatse van het restaurant en het terras sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Gelet op de afstand tussen het restaurant en het plangebied hebben provinciale staten zich in dit geval in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat dit het geval is.

6. [appellant sub 1] betoogt dat het plan niet had kunnen worden vastgesteld, anders dan nadat het besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden rechtens onaantastbaar was.

Voorts betoogt [appellant sub 1] dat het akoestisch rapport ondeugdelijk is en daarom niet aan het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan ten grondslag had mogen worden gelegd. In dit verband brengt hij diverse argumenten naar voren.

6.1. Het college wijst erop dat verschillende geluidreducerende maatregelen genomen zullen worden en dat voor de woning van [appellant sub 1] een hogere grenswaarde van 50 dB is vastgesteld. Volgens het college zal geen onaantastbare geluidhinder voor [appellant sub 1] optreden.

6.2. Bij besluit van 29 augustus 2011 heeft het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland ten behoeve van het inpassingsplan met toepassing van artikel 110a van de Wet geluidhinder hogere grenswaarden vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor twee woningen op de percelen Wilhelminakade 26 en [locatie 2] te Waddinxveen. Er bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten met de vaststelling van het inpassingsplan hadden moeten wachten totdat het besluit tot vaststelling van de hogere grenswaarden rechtens onaantastbaar was.

6.3. Bij uitspraak van heden, in zaak nr. [201111150/1/R4](#), heeft de Afdeling het beroep van [appellant sub 1] tegen het besluit van het college van 29 augustus 2011 ongegrond verklaard. De grenswaarde van 50 dB die bij dit besluit voor de woning van [appellant sub 1] aan de [locatie 2] te Waddinxveen is vastgesteld, is hiermee rechtens onaantastbaar geworden. De vraag die in deze procedure nog aan de orde kan komen, is de vraag of aan de grenswaarde van 50 dB kan worden voldaan.

Voor zover [appellant sub 1] zich in dit verband op het standpunt stelt dat het akoestisch rapport ondeugdelijk is, overweegt de Afdeling als volgt. [appellant sub 1] heeft dit standpunt ook naar voren gebracht in het kader van zijn beroep tegen het besluit tot vaststelling van een hogere grenswaarden voor zijn woning, in zaak nr. [201111150/1/R4](#). Het akoestisch rapport is tevens ten grondslag gelegd aan dat besluit. Bij uitspraak van heden in de eerdergenoemde zaak heeft de Afdeling overwogen dat de beroepsgronden van [appellant sub 1] falen. De Afdeling ziet in deze procedure geen aanleiding voor een andere conclusie.

6.3.1. Voor zover [appellant sub 1] stelt dat door de aanleg van de Extra Gouwekruising een onaantastbaar geluidniveau ter plaatse van zijn geluidluwe buitenruimte ontstaat, overweegt de Afdeling dat deze ruimte volgens het deskundigenbericht al geen geluidluwe ruimte was als gevolg van de geluidbelasting vanwege het verkeer op de A12 en N207. De gecumuleerde belasting is voorts zo hoog, dat provinciale staten de bijdrage van de Extra Gouwekruising in dit verband op goede gronden niet relevant hebben geacht. Aan beleid ten aanzien van buitenruimten van de Milieudienst Midden-Holland, waar [appellant sub 1] in dit verband nog naar verwijst, zijn provinciale staten voorts niet gebonden. Onder deze omstandigheden hebben provinciale staten het geluidniveau ter plaatse van de buitenruimte in redelijkheid aanvaardbaar kunnen achten.

7. Concorp vreest voor een behoorlijke verhoging van de geluidbelasting op haar bedrijfsgebouwen vanwege het verkeer over de Extra Gouwekruising. In dit verband brengt zij naar voren dat plaatsing van een geluidscherm ter hoogte van haar perceel, zoals door provinciale staten wordt beoogd, niet is verzekerd. Bovendien biedt het plan onvoldoende ruimte voor de plaatsing van een geluidscherm, aldus Concorp. Verder uit Concorp haar twijfels over de juistheid van de in het akoestisch onderzoek gebruikte verkeersgegevens. Het akoestisch rapport geeft er volgens haar namelijk geen blijk van dat rekening is gehouden met de toename van het verkeer na oplevering van de nieuwbouw van 15.000 woningen in de Zuidplaspolder.

7.1. Omdat langs de noordzijde van het tracé een geluidscherm zal worden aangelegd, zal het geluidniveau in de bedrijfsgebouwen van Concorp aanvaardbaar zijn, aldus provinciale staten.

7.2. Het betoog dat het plan onvoldoende ruimte voor een geluidscherm biedt, heeft Concorp niet nader onderbouwd. Zij heeft voorts ook geen concrete gegevens naar voren gebracht die haar stelling dat in het akoestisch onderzoek mogelijk van onjuiste verkeersgegevens is uitgegaan, ondersteunen.

7.3. Volgens het deskundigenbericht bedraagt de kortste afstand tussen de bedrijfsgebouwen van

Concorp en het tracé 3 meter. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting kan worden afgeleid dat provinciale staten dit wat geluid betreft planologisch aanvaardbaar achten, omdat een geluidscherm zal worden geplaatst langs de noordzijde van het tracé waarmee de geluidbelasting op de bedrijfsgebouwen wordt beperkt. Het plaatsen van een dergelijk scherm is gelet op de aan het tracé toegekende bestemming "Verkeer" in samenhang bezien met artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder e, van de planregels toegestaan, maar niet verplicht gesteld. Een waarborg dat het scherm zal worden geplaatst, kan niet worden geacht te zijn gelegen in het besluit van 29 augustus 2011 tot vaststelling van een hogere grenswaarde voor de woning van [appellant sub 1] aan de [locatie 2]. Plaatsing van een geluidscherm langs de noordzijde van het tracé wordt in een bijlage bij dit besluit weliswaar genoemd als één van de maatregelen die zullen worden genomen om de geluidbelasting te verminderen tot de vastgestelde hogere grenswaarde, maar plaatsing van dit geluidscherm overeenkomstig dit besluit kan door Concorp bestuursrechtelijk niet worden afgedwongen. Onder voornoemde omstandigheden bestaat aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten de plaatsing en instandhouding van bedoeld geluidscherm ten onrechte niet in het plan hebben geregeld.

Trillingen

8. Concorp vreest voor trillingen vanwege de aanleg van en het wegverkeer over de in het plan voorziene brug over de Gouwe. Volgens haar kunnen trillingen de weegapparatuur die zij in haar productieproces gebruikt, verstoren. Concorp betoogt dat het onderzoek dat naar de verwachte trillinghinder vanwege het wegverkeer is gedaan ondeugdelijk is. In dit verband voert zij aan dat het onderzoek is uitgevoerd bij een bedrijf dat niet in een vergelijkbare situatie verkeert en dat geen rekening is gehouden met de verwachte verkeersintensiteiten.

8.1. Provinciale staten wijzen erop dat uit onderzoek naar mogelijke trillinghinder volgt dat het productieproces van Concorp niet nadelig door de ingebruikname van de Extra Gouwekruising zal worden beïnvloed. Verder geven zij te kennen dat zij in een contract met de opdrachtnemer enkele verplichtingen tot het nemen van beheermaatregelen hebben opgenomen, om het risico van schade als gevolg van trillingen tijdens de uitvoering van het inpassingsplan te beheersen.

8.2. Naar aanleiding van een zienswijze van Concorp over mogelijke trillinghinder hebben provinciale staten Tauw opdracht gegeven tot trillingonderzoek. Met dit onderzoek is onder meer beoogd de invloed van trillingen op de weegapparatuur van Concorp als gevolg van het wegverkeer over de Extra Gouwekruising te bepalen. Het onderzoek is neergelegd in het rapport "Trillingsonderzoek Parallelstructuur Extra Gouwekruising" van 26 september 2011. In het rapport staat als conclusie dat het toekomstige verkeer over de Extra Gouwekruising niet zal leiden tot disfunctioneren van de weegapparatuur van Concorp. De Afdeling ziet in hetgeen Concorp heeft aangevoerd geen aanleiding om aan de juistheid van deze conclusie te twijfelen. Hiertoe overweegt zij als volgt.

De te verwachten trillingniveaus na aanleg van de Extra Gouwekruising zijn in het onderzoek bepaald aan de hand van metingen en berekeningen met betrekking tot een volgens Tauw vergelijkbare situatie wat betreft fundering en voegovergang bij de Coenecoopbrug. Zoals Concorp terecht stelt, zijn er enkele verschillen tussen haar situatie en de in het onderzoek gebruikte referentiesituatie. Zo verschillen de afstand tot de weg en de toegestane verkeerssnelheid, maar voor deze omstandigheden zijn correctiefactoren toegepast. Concorp heeft niet met concrete gegevens onderbouwd waarom deze correctiefactoren niet adequaat zijn.

Weliswaar is de te verwachten verkeersintensiteit niet meegenomen in het trillingonderzoek, maar dit geeft geen aanleiding voor het oordeel dat het onderzoek ondeugdelijk was. Volgens het deskundigenbericht zijn de intensiteiten van het verkeer namelijk niet relevant voor de bepaling van de verstoring van de weegapparatuur bij Concorp, omdat de verstoring wordt bepaald door de maximale waarden van de trillingsnelheid en niet door het aantal gebeurtenissen.

8.3. Gelet op het voorgaande hebben provinciale staten zich op goede gronden op het standpunt gesteld dat het productieproces van Concorp niet nadelig door de ingebruikname van de Extra Gouwekruising zal worden beïnvloed.

8.4. Concorp heeft niet aannemelijk gemaakt dat de trillingen die door ingebruikname van de Extra Gouwekruising kunnen optreden in de kantoorruimten dusdanig ernstig zijn dat onaanvaardbare hinder voor personen in bedrijfsgebouwen van Concorp zal ontstaan. Dit wordt bevestigd door de conclusies van het onderzoek dat is neergelegd in een notitie van Tauw van 26 juli 2012. Uit deze notitie volgt dat in de kantoren van Concorp wordt voldaan aan de streefwaarden van de in dit verband relevante streefwaarden van de SBR-richtlijn deel B (over hinder voor personen in gebouwen).

8.5. Wat betreft de vrees van Concorp voor trillingen vanwege de aanleg van de brug, overweegt de Afdeling dat dit bezwaar geen betrekking heeft op het plan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen. Dit bezwaar moet derhalve buiten beschouwing blijven.

Bodemverzakkingen

9. Concorp vreest dat de aanleg en ingebruikname van de brug over de Gouwe tot bodemverzakkingen op haar perceel zal leiden. Dit leidt tot schade aan de bedrijfsgebouwen, aldus Concorp.

9.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat mogelijke bodemverzakkingen verband houden met de aanleg en dat dit een uitvoeringskwestie is die in het kader van de planprocedure niet aan de orde kan komen.

9.2. Niet in geschil is dat de bovenste bodemlagen ter plaatse van het perceel van Concorp bestaan uit veen. De uit veengrond bestaande bodem kan volgens het deskundigenbericht verzakken als gevolg van een verlaging van het grondwaterpeil. Een verlaging van dit grondwaterpeil kan volgens het deskundigenbericht niet worden veroorzaakt door het verkeer dat over de brug rijdt. Gelet hierop ziet de Afdeling in de niet nader onderbouwde vrees geen aanleiding om te oordelen dat provinciale staten er niet op goede gronden van hebben kunnen uitgaan dat vanwege de ingebruikname van de brug geen bodemverzakkingen zullen optreden.

9.3. Voor zover Concorp vreest voor bodemverzakkingen vanwege de aanleg van de brug, overweegt de Afdeling dat dit bezwaar geen betrekking heeft op het plan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen. Dit bezwaar moet derhalve buiten beschouwing blijven.

Externe veiligheid

10. Concorp betoogt dat het onderzoek naar de externe veiligheid niet volledig is geweest, nu daarin ten onrechte geen aandacht is besteed aan haar specifieke situatie. Zo is er volgens haar ten onrechte geen rekening mee gehouden dat het tracé zeer dicht bij haar bedrijfsgebouwen zal worden gesitueerd en dat ook in de nachtperiode personen in haar bedrijfsgebouwen aanwezig zullen zijn. Verder voert zij aan dat in het onderzoek geen rekening is gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de woningbouw in de nabij gelegen Zuidplaspolder. Ten slotte stelt zij dat ten onrechte geen aandacht is besteed aan de cumulatieve effecten van de risico's vanwege de weg en de aanwezige buisleidingen.

10.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat de veiligheidsrisico's ter plaatse van de bedrijfsgebouwen van Concorp aanvaardbaar zijn. Zij baseren zich in dit verband op het veiligheidsrapport dat zij in het kader van de voorbereiding van het inpassingsplan hebben laten uitvoeren.

10.2. In het kader van de voorbereiding van het inpassingsplan heeft Tauw een onderzoek verricht naar de gevolgen van het inpassingsplan voor de externe veiligheid. In dat kader is de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen als uitgangspunt genomen. Het onderzoek is neergelegd in het rapport "MER Parallelstructuur Gouwekruising. Onderzoek externe veiligheid" van 19 oktober 2010.

10.3. Voor de beoordeling van het risico van de werknemers van Concorp is het plaatsgebonden risico van belang. In het onderzoek is ten aanzien van de bedrijfsgebouwen van Concorp in overeenstemming met de Circulaire een norm voor het plaatsgebonden risico van 10-6 per jaar als uitgangspunt genomen. Buiten de zogenoemde 10-6 contour hebben provinciale staten er in redelijkheid vanuit kunnen gaan dat uit veiligheidsoogpunt sprake is van een aanvaardbare situatie. De 10-6 contour van het plaatsgebonden risico is in dit geval bepaald met gebruikmaking van het rekenprogramma RBMII, een volgens het deskundigenbericht gangbaar en algemeen geaccepteerd rekenmodel. Vastgesteld is dat de bedrijfsgebouwen van Concorp, ondanks de korte afstand tot aan het tracé, niet binnen de 10-6 contour van het plaatsgebonden risico liggen. Gelet op het voorgaande mist de stelling van Concorp dat geen rekening is gehouden met de ligging van haar bedrijfsgebouwen ten opzichte van het tracé feitelijke grondslag.

10.4. In haar beroepschrift heeft Concorp te kennen gegeven dat er op dit moment nog geen nachtdiensten in haar bedrijf plaatsvinden, maar dat dit in de toekomst wellicht wel gaat gebeuren. Alsdan zouden er ook gedurende de nachtperiode werknemers van Concorp in de bedrijfsgebouwen aanwezig zijn. In het onderzoek is ervan uitgegaan dat er gedurende de nachtperiode geen

werknemers in de bedrijfsgebouwen van Concorp verblijven. In de dagperiode is evenwel gerekend met 100% aanwezigheid van de werknemers. De berekening voor de dagperiode is dan ook maatgevend voor wat betreft de omvang van de externe veiligheidseffecten. De omstandigheid dat in het onderzoek geen rekening is gehouden met de aanwezigheid van werknemers gedurende de nachtperiode, geeft dan ook geen aanleiding om te twifelen aan de resultaten van het onderzoek.

10.5. In het deskundigenbericht staat dat bij de beoordeling van externe veiligheidsrisico's niet de omvang van het personenvervoer van belang is, maar de omvang van het vrachtverkeer dat gevaarlijke stoffen vervoert. De verkeersaantrekkende werking van de Zuidplaspolder doet in het kader van de externe veiligheid dan ook niet ter zake, aldus het deskundigenbericht. Er bestaat dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat ten onrechte geen rekening is gehouden met de door Concorp gevreesde toename van het verkeer als gevolg van de nieuwbouw in de Zuidplaspolder.

10.6. Als bijlage bij het plan is het rapport "Kwantitatieve Risicoanalyse Berekening CAROLA Extra Gouwekruising" van 12 september 2011 gevoegd. In dit rapport zijn de resultaten van het onderzoek naar de externe veiligheidsrisico's vanwege buisleidingen in de nabijheid van het plangebied neergelegd. Uit het rapport volgt dat wat betreft de buisleidingen overal wordt voldaan aan de norm voor het plaatsgebonden risico. De buisleiding zorgt voor een kleine, verwaarloosbare, toename van het groepsrisico, maar die toename zorgt niet voor een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Omdat de toename van het groepsrisico vanwege het tracé volgens het veiligheidsrapport eveneens klein en verwaarloosbaar is, hoeft voor overschrijding van de oriëntatiewaarde als gevolg van cumulatie van beide gevaarbronnen volgens het deskundigenbericht niet te worden gevreesd.

10.7. Gelet op het voorgaande bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het veiligheidsrapport hebben kunnen baseren.

Landschappelijke inpassing

11. [appellant sub 3] betoogt dat het zicht vanaf het buitenterras van restaurant Akkeroord zal worden aangetast. In verband daarmee is het voor hem belangrijk dat de Extra Gouwekruising landschappelijk wordt ingepast. In de plantoelichting staat weliswaar dat ter plaatse ongeveer 125 bomen als camouflage worden aangeplant, maar het plan biedt geen enkele waarborg dat deze inpassing ook daadwerkelijk gaat plaatsvinden, aldus [appellant sub 3].

11.1. Omdat het verlies van uitzicht voor [appellant sub 3] als gevolg van de komst van de Extra Gouwekruising beperkt is, is aanplant van nieuwe bomen met het oog op de planologische aanvaardbaarheid van het inpassingsplan niet noodzakelijk, aldus provinciale staten.

11.2. Ingevolge artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder a en d, van de planregels, zijn de voor "Verkeer" aangewezen gronden naast wegverkeer bestemd voor groenvoorzieningen. In paragraaf 4.4.2. van de plantoelichting worden de mogelijkheden voor landschappelijke inpassing van de Extra Gouwekruising toegelicht. De aanplant van groenvoorzieningen ten behoeve van de inpassing van de Extra Gouwekruising is in dit plan evenwel niet verzekerd.

Gelet op de afstand tussen de woning en het restaurant van [appellant sub 3] tot aan de Extra Gouwekruising, hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de verslechtering van het uitzicht als gevolg van de aanleg van dit tracé ten opzichte van de huidige situatie voor [appellant sub 3] beperkt is. Zij hebben het opnemen van een waarborg voor de aanplant van groenvoorzieningen dan ook niet noodzakelijk hoeven achten.

Financiële uitvoerbaarheid

12. Concorp twijfelt aan de financiële uitvoerbaarheid van het plan en betoogt dat deze onvoldoende inzichtelijk is gemaakt. In dit verband brengt zij naar voren dat ten onrechte geen stukken over de financiële uitvoerbaarheid van het inpassingsplan ter inzage zijn gelegd en dat een deugdelijke toelichting over de financiële uitvoerbaarheid in het plan ontbreekt. Haar twijfel omtrent de financiële uitvoerbaarheid onderbouwt zij door erop te wijzen dat de financiële bijdrage van de Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas (hierna: de ROZ), die nodig is voor de ontwikkeling van de parallelstructuur A12 - waar de Extra Gouwekruising onderdeel van is - niet is verzekerd. Verder wijst Concorp erop dat de kosten van dit project sinds de raming daarvan in 2009, niet zijn geïndexeerd.

12.1. Volgens provinciale staten hoeft niet aan de financiële uitvoerbaarheid van het plan te worden getwijfeld. Het vervallen van de bijdrage van de ROZ aan de parallelstructuur heeft geen gevolgen voor de uitvoering van dit plan, aldus provinciale staten.

12.2. Gelet op artikel 3:11, tweede lid, van de Awb is het onder bepaalde omstandigheden

aanvaardbaar dat vertrouwelijke gegevens, die van belang zijn in het kader van de beoordeling van de financiële uitvoerbaarheid van het plan, niet tezamen met het ontwerp van het plan ter inzage worden gelegd. In dat geval moet echter wel inzicht worden gegeven in de uitkomsten van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid en de elementen die in dat onderzoek zijn betrokken. In paragraaf 7.1 van de toelichting op het inpassingsplan wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Hierbij wordt in twee deelparagrafen nader ingegaan op de financiering van de Extra Gouwekruising en de verwerving van de voor de aanleg benodigde gronden. Naar het oordeel van de Afdeling biedt de plantoelichting op dit punt voldoende inzicht in de financiële onderbouwing van het plan.

12.3. Ter zitting is gebleken dat de in dit plan voorziene Extra Gouwekruising een zelfstandige ontwikkeling is, die los van de rest van de parallelstructuur kan worden gerealiseerd. Van de bijdrage van de ROZ is voorts genoegzaam gebleken, dat deze niet nodig is voor de uitvoering van de Extra Gouwekruising, maar ziet op andere onderdelen van de parallelstructuur. Wat betreft het betoog dat de geraamde kosten sinds 2009 niet zijn geïndexeerd, overweegt de Afdeling dat niet aannemelijk is dat de kosten tussen het tijdstip van de raming en het tijdstip van de vaststelling van het plan dusdanig zijn gestegen, dat het plan daarom niet langer financieel uitvoerbaar zou zijn.

Gelet op het voorgaande hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan financieel uitvoerbaar is.

Vergoeding schade

13. [appellant sub 3] betoogt dat in het kader van de voorbereiding van dit plan ten onrechte geen aandacht is besteed aan de schade van omwonenden en nabij gelegen bedrijven en de vergoedingen voor deze schade. Hieromtrent overweegt de Afdeling dat op grond van artikel 6.1 in samenhang gelezen met artikel 6.6 van de Wro een verzoek om planschade kan worden ingediend bij het college van gedeputeerde staten en dat eventuele schade in die procedure aan de orde kan worden gesteld. [appellant sub 3] heeft voorts niet aannemelijk gemaakt dat als gevolg van de aanleg van de Extra Gouwekruising dusdanig veel schade zal optreden, dat provinciale staten niet in redelijkheid een doorslaggevend gewicht hebben kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de aanleg.

Zichtbaarheid reclamezuil

14. Voor zover Concorp stelt dat de reclamezuil op haar perceel als gevolg van de aanleg van de Extra Gouwekruising minder goed zichtbaar zal zijn vanaf de A12, overweegt de Afdeling dat de juistheid van deze stelling in het deskundigenbericht wordt bevestigd. De reclamezuil zal echter wel goed zichtbaar zijn vanaf de Extra Gouwekruising zelf. Gelet hierop hebben provinciale staten aan het verminderde zicht vanaf de A12 geen doorslaggevend gewicht hoeven toekennen.

Slotoverwegingen

15. Gelet op hetgeen hiervoor onder 3.4 en 7.3 is overwogen, is de conclusie dat het bestreden besluit is genomen in strijd met artikel 3:46 van de Awb en artikel 3.1 van de Wro.

15.1. De Afdeling ziet in het belang bij een spoedige beëindiging van het geschil aanleiding provinciale staten ingevolge artikel 46, zesde lid, van de Wet op de Raad van State op te dragen het gebrek in het bestreden besluit te herstellen. Daartoe zal de Afdeling een termijn stellen.

Provinciale staten dienen daartoe met inachtneming van hetgeen hiervoor onder 3.3 en 3.4 is overwogen hun besluit alsnog toereikend te motiveren wat betreft de gevolgen van het plan voor de bedrijfsvoering van Concorp. Indien provinciale staten daartoe in verband met deze motivering aanleiding zien, kunnen zij er voor kiezen om het besluit tot vaststelling van het plan te wijzigen teneinde in het plan duidelijkheid te bieden over de situering van de pijler of pijlers voor de aanbrug op het perceel van Concorp.

Daarnaast dienen provinciale staten met inachtneming van hetgeen hiervoor onder 7.3 is overwogen hun besluit te wijzigen door een bepaling in de planregels op te nemen, die ertoe strekt dat aanleg van de Extra Gouwekruising alleen dan planologisch is toegestaan indien een geluidscherm langs de noordzijde van het tracé, ter hoogte van de bedrijfsgebouwen van Concorp, wordt geplaatst en instandgehouden.

Bij wijziging van het besluit tot vaststelling van het plan behoeft geen toepassing te worden gegeven aan afdeling 3.4 van de Awb. Het nieuwe besluit dient op de wettelijk voorgeschreven wijze bekendgemaakt te worden.

15.2. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en vergoeding van het betaalde

griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

draagt provinciale staten van Zuid-Holland op om binnen 20 weken na de verzending van deze uitspraak:

- met inachtneming van de overweging 15.1 de daar omschreven gebreken te herstellen en;
- de Afdeling en de andere partij de uitkomst mede te delen en een gewijzigd besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, voorzitter, en mr. M.A.A. Mondt-Schouten en mr. J. Kramer, leden, in tegenwoordigheid van mr. E.A. Binnema, ambtenaar van staat.

w.g. Scholten-Hinloopen w.g. Binnema
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 23 januari 2013

589.