

ECLI	ECLI:NL:RVS:2010:BM5642
Datum uitspraak	26 mei 2010
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 14 augustus 2009 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 9, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding, het "Wegaanpassingsbesluit A9 Holendrecht-Diemen" (hierna: het wegaanpassingsbesluit) vastgesteld.

Volledige tekst

200909299/1/M2.

Datum uitspraak: 26 mei 2010

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. het dagelijks bestuur van de stadsdeelraad Amsterdam Zuidoost,
 2. de stichting Stichting Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg, gevestigd te Amsterdam-Zuidoost, gemeente Amsterdam,
- appellanten,

en

de minister van Verkeer en Waterstaat,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 14 augustus 2009 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 9, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding, het "Wegaanpassingsbesluit A9 Holendrecht- Diemen" (hierna: het wegaanpassingsbesluit) vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben het dagelijks bestuur van de stadsdeelraad Amsterdam Zuidoost bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 2 december 2009, en de stichting Stichting Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 2 december 2009, beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

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

Het dagelijks bestuur, de stichting en de minister hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 6 april 2010, waar het dagelijks bestuur, vertegenwoordigd door mr. M.J. Drijfholt, ir. J.P.G. Koopmans en ing. F.P. van Dorresteijn, de stichting, vertegenwoordigd door A.C.M. Wesseling-Van der Kleij, en de minister, vertegenwoordigd door mr. M. de Hoop, ir. F.B.J. Elbers, E. de Heij, ing. M.H. van Beek en C.E. Mors, allen werkzaam bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zijn verschenen.

2. Overwegingen

Het wegaanpassingsbesluit

2.1. Het wegaanpassingsbesluit voorziet in een wijziging van de hoofdweg A9 Holendrecht-Diemen van km 4,5 tot km 12,1, waarbij de vluchtstroken aan weerszijden van de weg worden ingericht als spitsstroken, zoals aangegeven op de kaarten NHTZ 2009-0107, NHTZ 2009-0108, NHTZ 2009-0109 en NHTZ 2009-0110 bij het wegaanpassingsbesluit.

Geluidhinder

2.2. Het dagelijks bestuur en de stichting vrezen geluidhinder op hun woningen en percelen als gevolg van het wegaanpassingsbesluit. Zij betogen dat het wegaanpassingsbesluit in strijd is met de Wet geluidhinder. Volgens het dagelijks bestuur is een groot aantal nog niet afgehandelde saneringswoningen ten onrechte niet beschouwd als zogenoemde aanpassingswoningen waarbij geen rekening is gehouden met het wettelijk kader zoals dit bij een reconstructie van een weg als bedoeld in de Wet geluidhinder geldt. In een reactie op het deskundigenbericht heeft het dagelijks bestuur in dit verband nog aangevoerd dat de minister ten onrechte de nog niet afgehandelde saneringswoningen en de aanpassingswoningen gescheiden afhandelt. Voorts heeft het dagelijks bestuur in een reactie op het deskundigenbericht naar voren gebracht dat de minister het doelmatigheidscriterium voor geluidreducerende maatregelen onjuist heeft toegepast. Volgens het dagelijks bestuur zijn hierbij ten onrechte de sloopkosten voor het bestaande scherm betrokken, terwijl voor het berekenen van het effect op de geluidbelasting wordt uitgegaan van het reeds bestaande scherm. Dit is volgens het dagelijks bestuur niet consequent.

De stichting voert aan dat bij het wegaanpassingsbesluit voor 761 woningen als saneringsmaatregel de geluidsnormen ten onrechte worden verhoogd. Voorts betoogt zij dat voor 168 zogenaamde aanpassingswoningen ten onrechte een verhoging van de geluidsnormen met 2 dB(A) wordt gesteld. Daarnaast betoogt de stichting dat bij het besluit onvoldoende onderzoek is gedaan naar geluidreducerende maatregelen die de geluidbelasting tot 50 dB(A) kunnen terugbrengen. De stichting voert aan dat het wegdeel ter hoogte van Kantershof en de vernieuwingsbouw van de nieuwe Bijlmer tussen km 7.0 en km 7.8 ten onrechte niet wordt voorzien van dubbel ZOAB. De berekeningen in verband met het vaststellen van nieuwe geluidsnormen bij Nieuw Kemperling en Laag Kralenbeek zijn volgens haar onvolledig, aangezien geen rekening is gehouden met reeds bestaande en geprojecteerde dakopbouw. In een reactie op het deskundigenbericht heeft de stichting in dit verband nog aangevoerd dat bij het bestreden besluit eveneens ten onrechte geen rekening is gehouden met geprojecteerde dakopbouw in de wijken Huntum, Kelbergen en Kantershof.

2.2.1. De minister stelt zich op het standpunt dat bij het nemen van het bestreden besluit de Wet geluidhinder correct is toegepast. Volgens hem mocht hij op grond van het overgangsrecht gebruik maken van de Wet geluidhinder zoals deze vóór 1 januari 2007 gold, omdat het ontwerp van het wegaanpassingsbesluit op 13 maart 2007 ter inzage is gelegd.

Volgens de minister blijkt uit het akoestisch onderzoek dat bij 761 woningen een nog niet afgehandelde saneringssituatie bestaat. Dit wil zeggen dat de woningen in 1986 een hogere

geluidbelasting ondervonden dan 55 dB(A). Voor deze woningen zijn daarom geluidreducerende maatregelen onderzocht om de geluidbelasting zoveel mogelijk terug te brengen naar de streefwaarde van 50 dB(A). In dit verband heeft de minister het doelmatigheidscriterium uit de saneringsregeling op grond van de Wet geluidhinder toegepast. De minister verwijst hierbij naar het akoestisch onderzoek waarin doelmatigheidscriteria zijn geformuleerd. Het plaatsen van hogere geluidschermen heeft de minister niet doelmatig geacht.

Voor de 168 woningen die een verhoging van de geluidbelasting op de gevels ondervinden vanwege "aanpassing van de weg" als bedoeld in de Wet geluidhinder is door de minister tevens een afweging gemaakt tussen het aanleggen van geluidwerende maatregelen en het vaststellen van hogere waarden. Hierbij is een doelmatigheidscriterium toegepast waarbij de "winst" van de voorziening, uitgedrukt in een gewogen aantal decibellen dat door middel van de voorziening wordt weggenomen, wordt afgezet tegen genormeerde kosten voor de aanleg van de voorziening. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de kosten van de te treffen maatregelen niet groter dan € 3.000 per 'gewogen decibelreductie' mogen zijn. Dit heeft volgens de minister geleid tot de maatregel dat in het wegaanpassingsbesluit voor een lengte van 2.450 meter geluidreducerend asfalt wordt toegepast dat akoestisch tenminste gelijkwaardig is aan tweelaags ZOAB. Na deze maatregel dienen volgens de minister nog voor 902 woningen hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de gevels te worden vastgesteld. Voor deze woningen is door de minister onderzocht wat de gecumuleerde geluidbelasting vanwege de overige (spoor)wegen en andere gezoneerde bronnen is indien er hogere waarden worden vastgesteld. Volgens de minister leidt dit niet tot ontoelaatbare geluidniveaus. De gecumuleerde geluidbelastingen geven de minister geen aanleiding tot het treffen van extra geluidbeperkende maatregelen. Voor deze 902 woningen worden verder maatregelen getroffen om te waarborgen dat de maximale geluidbelasting die volgens artikel 111a van de Wet geluidhinder bij gesloten ramen in de woningen mag heersen, niet zal worden overschreden. Hiervoor zal volgens de minister na vaststelling van het wegaanpassingsbesluit een apart bouwakoestisch onderzoek worden ingesteld, om te bepalen welke aanvullende gevelisolerende maatregelen bij welke woningen noodzakelijk zijn.

2.2.2. Ingevolge artikel VII, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wijzigingswet Wet geluidhinder blijft de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving zoals deze gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet van toepassing op de onderstaande besluiten, totdat deze onherroepelijk zijn geworden:

h. het vaststellen van een wegaanpassingsbesluit ten aanzien van de in de bijlage, onder a, van de Spoedwet wegverbreding opgenomen projecten waarvoor het ontwerpbesluit ter inzage is gelegd voorafgaand aan de inwerkingtreding van deze wet.

Ingevolge artikel VII, tweede lid, kan de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving zoals deze gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet tevens worden toegepast op de in het eerste lid genoemde besluiten, totdat deze onherroepelijk zijn geworden, indien de in de onderdelen a tot en met h genoemde handelingen met betrekking tot deze besluiten hebben plaatsgevonden voor de eerste dag van de derde kalendermaand volgend op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet. Op 1 januari 2007 is voormelde wet in werking getreden en is de Wet geluidhinder gewijzigd.

2.2.3. Het ontwerpbesluit is op 13 maart 2007 ter inzage gelegd. Dit is na het in werking treden van voormelde wet, maar voor de eerste dag van de derde kalendermaand na inwerkingtreding van deze wet. Artikel VII, tweede lid, van de Wijzigingswet Wet

geluidhinder brengt in dit geval met zich dat de minister de keuze had om de Wet geluidhinder, zoals deze gold vóór 1 januari 2007, of de Wet geluidhinder, zoals deze gold na deze datum, toe te passen. De minister heeft in dit geval kunnen kiezen voor de toepassing van de Wet geluidhinder en de daarbij behorende regelgeving, zoals deze gold vóór 1 januari 2007. In het navolgende wordt onder de Wet geluidhinder en de daarbij behorende regelgeving verstaan de regelgeving zoals die gold voor voormelde datum.

2.2.4. Ingevolge artikel 5, eerste lid, van de Spoedwet, zoals deze destijds luidde (2004), is voor de toepassing van deze wet ten aanzien van de in de bijlage, onder A, opgenomen wegaanpassingsprojecten afdeling 2a van hoofdstuk VI en artikel 11a van de Wet geluidhinder van overeenkomstige toepassing. Het bestreden besluit betreft projectnummer 11 van de bijlage, onder A, van de Spoedwet wegverbreding, zoals deze destijds luidde.

Ingevolge het tweede lid, aanhef en onder b, zoals dat destijds luidde, bevat het wegaanpassingsbesluit ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde wegaanpassingsprojecten de beslissing tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting in zones ingevolge de artikelen 87e tot en met 87i van de Wet geluidhinder met betrekking tot het gebied dat is begrepen in een wegaanpassingsbesluit.

Ingevolge het tweede lid, aanhef en onder c, zoals dat destijds luidde, bevat het wegaanpassingsbesluit de aanduiding van de te treffen maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting van de gevel van de woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen onderscheidenlijk aan de grens van de geluidsgevoelige terreinen als bedoeld in de Wet geluidhinder.

2.2.4.1. Ingevolge artikel 87b, eerste lid, aanhef en onder h, van de Wet geluidhinder (oud) wordt in afdeling 2a onder aanpassing van een weg verstaan: een aanpassing met betrekking tot een aanwezige weg die leidt tot een toename van de geluidsbelasting vanwege die weg van 2 dB(A) of meer.

Ingevolge artikel 87b, vijfde lid, van de Wet geluidhinder (oud) bestaan overwegende bezwaren van financiële aard voor de toepassing van afdeling 2a niet tegen maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, onderscheidenlijk aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, waarvan de kosten in redelijke verhouding staan tot kwaliteit, aard en gebruik van de woning, het andere geluidsgevoelige gebouw of het geluidsgevoelige terrein en tot de doeltreffendheid van die maatregelen.

2.2.4.2. Ingevolge artikel 87c, zoals dat destijds luidde, zijn de afdelingen 2, 3, 4 en 6 van dit hoofdstuk niet van toepassing op afdeling 2a van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder.

2.2.4.3. Ingevolge artikel 87f, eerste lid, van de Wet geluidhinder (oud), voor zover hier van belang, is behoudens het tweede en derde lid de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten gevolge waarvan de hoofdweg of binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, indien de geluidsbelasting vanwege deze hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen op 1 maart 1986, van de gevel van deze woningen op dat tijdstip, onderscheidenlijk na ingebruikneming van deze hoofdweg of wegen lager was dan of gelijk was aan 55 dB(A), de voor de wijziging of verbreding ter plaatse

heersende geluidbelasting, met dien verstande dat een geluidbelasting waarvan de waarde 50 dB(A) niet te boven gaat, in elk geval als toelaatbaar aangemerkt blijft.

Ingevolge het derde lid, voor zover hier van belang, kunnen de in dit lid bedoelde ministers een hogere dan de in het eerste lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat de verhoging 5 dB(A) en met betrekking tot woningen in buitenstedelijk gebied de waarde 60 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot woningen in stedelijk gebied de waarde 65 dB(A) niet te boven mag gaan.

Ingevolge het vierde lid kunnen de in dit lid bedoelde ministers slechts toepassing geven aan het derde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, tot de ingevolge het eerste of tweede lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

2.2.4.4. Ingevolge artikel 87g, eerste lid, van de Wet geluidhinder (oud) is behoudens het tweede tot en met vijfde lid de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, indien de geluidsbelasting vanwege deze hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen op 1 maart 1986, van de gevel van deze woningen op dat tijdstip, onderscheidenlijk na ingebruikneming van de hoofdweg of binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen hoger was dan 55 dB(A), de waarde 50 dB(A).

Ingevolge het derde lid kunnen de in dit lid bedoelde ministers een hogere dan de in het eerste lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat deze waarde 70 dB(A) niet te boven mag gaan.

Ingevolge het zesde lid kunnen de in dit lid bedoelde ministers slechts toepassing geven aan het derde tot en met vijfde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, tot de ingevolge het eerste of tweede lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

2.2.5. Bij het bepalen van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting laat de Wet geluidhinder (oud) toe dat niet afgehandelde saneringswoningen en zogenoemde aanpassingswoningen gescheiden worden beoordeeld. De systematiek van de afdeling 2a van de Wet geluidhinder, zoals deze destijds luidde, verzet zich niet tegen wijze waarop de minister bij het bestreden besluit hogere waarden heeft vastgesteld voor niet afgehandelde saneringswoningen en aanpassingswoningen.

Voor zover het dagelijks bestuur verwijst naar de wet van 20 oktober 2005, houdende wijziging van de Tracéwet (tweede tranche) (Stb. 2005, 557) en de Memorie van Toelichting bij deze wet (Kamerstukken II 2004/05, 29859, nr. 3) en de wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid eerste fase) (Stb. 2010, 350) en de Memorie van Toelichting bij deze wet ((Kamerstukken II 2004/05, 29879, nr. 3) overweegt de Afdeling als volgt.

2.2.6. Zoals de Afdeling heeft overwogen in rechtsoverwegingen 2.2.2 en 2.2.3 zijn deze

wijzigingen van de Wet geluidhinder en de daarbij behorende regelgeving als gevolg van het geldende overgangsrecht niet van toepassing op het bestreden besluit. Bovendien hebben deze wijzigingen betrekking op de afdelingen 2, 3, 4 en 6 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder, welke ingevolge artikel 87c niet van toepassing zijn op afdeling 2a van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder, en daarom niet van toepassing zijn op het onderhavige geschil. In hetgeen het dagelijks bestuur in het beroepsschrift en ter zitting heeft aangevoerd, vindt de Afdeling ook voor het overige geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister niet afzonderlijk geluidreducerende maatregelen dan wel hogere waarden voor de niet afgehandelde saneringswoningen en de aanpassingswoningen mocht vast stellen. De beroepsgrond faalt.

2.2.7. Gelet op blz. 51 en 52 van de toelichting behorende bij het wegaanpassingsbesluit en blz. 38 en blz. 87 tot en met 105 van het door Movares Nederland B.V. opgestelde akoestisch rapport van 20 mei 2009 dat ten grondslag ligt aan het wegaanpassingsbesluit, heeft de minister om te kunnen beoordelen of het plaatsen van geluidwerende voorzieningen geen overwegende bezwaren van financiële aard ontmoet als bedoeld in de artikelen 87f, vierde lid, en 87g, zesde lid, van de Wet geluidhinder (oud) toepassing gegeven aan het zogenoemde maatregelcriterium en doelmatigheidscriterium. Deze criteria houden - kort weergegeven - in dat op basis van een aantal factoren een kosten-batenanalyse wordt uitgevoerd. Aan de hand van deze analyse worden de kosten vastgesteld die maximaal mogen worden besteed voor het plaatsen van een scherm. Wanneer de werkelijke kosten voor het leggen van tweelaags ZOAB dan wel het plaatsen van een scherm hoger zijn dan het aan de hand van de kosten-batenanalyse vastgestelde maximaal te besteden bedrag aan kosten, is sprake van een uit financieel oogpunt negatief resultaat. Het leggen van tweelaags ZOAB dan wel het plaatsen van een scherm is in een dergelijk geval financieel niet doelmatig.

In hetgeen het dagelijks bestuur en de stichting betogen, bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de systematiek, zoals hiervoor weergegeven, als zodanig in strijd is met de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving dan wel anderszins onredelijk is te achten.

De beroepsgrond faalt.

2.2.8. In het akoestisch rapport is op blz. 37 en 38 vermeld dat langs het traject A9 Holendrecht-Diemen tussen km 6,1 en km 10,25, 761 nog niet afgehandelde saneringswoningen zijn gelegen en 157 zogenaamde aanpassingswoningen, waarbij sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB(A) of meer. Dit houdt echter niet zonder meer in dat maatregelen getroffen dienen te worden om de geluidbelasting te reduceren. Op grond van artikel 87b, vijfde lid, van de Wet geluidhinder (oud) dient de minister eerst te beoordelen of het nemen van maatregelen als financieel doelmatig is aan te merken. Ter invulling van deze beoordelingsruimte hanteert de minister het hiervoor in rechtsoverweging 2.2.6 weergegeven doelmatigheidscriterium en het maatregelcriterium. In het akoestisch rapport is weergegeven dat overeenkomstig deze criteria door middel van het uitvoeren van een kosten-batenanalyse is bepaald of het plaatsen van een geluidscherm en dan wel of het toepassen van tweelaags ZOAB doelmatig is.

In het akoestisch rapport zijn in tabel 3-3 op blz. 24 de reeds aanwezige geluidschermen van 1,8 m, 3 m en 4 m hoog met verschillende bijbehorende lengtes weergegeven. Voor de woningen in het "gebied 101: Bijlmermeer zuidwest" en in het "gebied 102: Bijlmermeer noordwest" zijn volgens blz. 43 en 45 van het akoestisch rapport op het traject km 7,8 tot km 10,25 in beide richtingen geluidreducerende maatregelen beoordeeld. Om de geluidbelastingen van de aanpassingswoningen voldoende terug te brengen is het verlengen

en verhogen van de schermen volgens het akoestisch onderzoek op dit traject niet doelmatig, maar is de aanleg van tweelaags ZOAB voor 2450 m wel doelmatig. Na aanleg hiervan blijft in totaal voor 902 woningen een overschrijding van de grenswaarden bestaan. Om de geluidbelasting van de overige nog niet afgehandelde saneringswoningen terug te brengen naar 50 dB(A) zijn hogere geluidschermen nodig. Uit de kosten-batenanalyse is gebleken dat de kosten voor het plaatsen van een extra of hogere geluidschermen dan wel het toepassen van tweelaags ZOAB over een grotere lengte hoger zijn dan de hiervoor maximaal te besteden kosten. Het nemen van deze maatregelen leidt daarom tot een financieel negatief resultaat. Gelet hierop is het treffen van deze maatregelen volgens het akoestisch rapport uit financieel oogpunt niet doelmatig. Ter zitting heeft de minister in dit verband medegedeeld dat een verhoging van de geluidschermen niet anders plaats kan vinden dan door middel van het plaatsen van een nieuw scherm, waarvoor het bestaande scherm eerst dient te worden afgebroken. De Afdeling acht het standpunt van de minister dat de sloopkosten van het geluidscherm mogen worden meegenomen in de kosten-batenanalyse niet onjuist. Dat de minister voor het geluidverminderende effect van een hoger scherm het verschil met het bestaande scherm heeft beoordeeld acht de Afdeling eveneens niet onjuist. De huidige situatie met het bestaande scherm dient bij een kosten-batenanalyse als uitgangspunt te worden genomen. In hetgeen het dagelijks bestuur heeft aangevoerd bestaat daarom geen grond voor het oordeel dat de minister het doelmatigheidscriterium onjuist heeft toegepast. Gezien het vorenstaande heeft de minister, gelet op de uitkomst van de kosten-batenanalyse, in dit geval in redelijkheid kunnen besluiten geen maatregelen toe te passen anders dan het aanleggen van 2450 m tweelaags ZOAB ter reductie van de geluidbelasting voor desbetreffende woningen.

De beroepsgrond faalt.

2.2.9. Voor zover het betoog van het dagelijks bestuur en de stichting aldus moet worden begrepen dat volgens hen in het akoestisch rapport is uitgegaan van onjuiste waarden wat betreft de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, ten gevolge waarvan in het wegaanpassingsbesluit voor hun woningen hogere waarden zijn vastgesteld dan toegestaan op grond van de Wet geluidhinder, overweegt de Afdeling als volgt. In het akoestisch rapport is in overeenstemming met artikel 87g, derde lid, van de Wet geluidhinder (oud) uitgegaan van een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 70dB(A) voor nog niet afgehandelde saneringswoningen en in overeenstemming met artikel 87f, derde lid, van de Wet geluidhinder (oud) uitgegaan van een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 60 dB(A) voor de zogenaamde aanpassingswoningen.

De beroepsgrond faalt.

2.2.10. Wat betreft het betoog van de stichting dat de berekeningen voor het vaststellen van hogere waarden voor Nieuw Kempering en Laag Kralenbeek onvolledig zijn, omdat deze berekeningen niet overeenkomen met de feitelijke situatie, overweegt de Afdeling als volgt. Volgens blz. 35 en 36 van het deskundigenbericht heeft de minister geen berekeningen uitgevoerd op een beoordelingshoogte van 7,5 m. Hierdoor is de bestaande dakopbouw niet meegenomen bij het akoestisch onderzoek. Volgens het deskundigenbericht is het akoestisch onderzoek onvolledig omdat door middel van veldonderzoek de minister heeft nagelaten na te gaan of de werkelijke situatie afwijkt van de planologische situatie waarop de geluidberekeningen zijn gebaseerd. Het deskundigenbericht komt de Afdeling in zoverre niet onjuist voor. De minister heeft erkend dat in het wegaanpassingsbesluit de berekeningen voor de geluidbelasting op een hoogte van 7,5 m en voor de bestaande dakopbouw niet zijn betrokken bij het vaststellen van de geluidbelasting voor desbetreffende woningen. In zoverre is het besluit in strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

De beroepsgrond slaagt.

2.2.11. De minister heeft alsnog nieuwe geluidberekeningen uit laten voeren waarvan de resultaten in een memo van Movares Nederland van 26 februari 2010 zijn bekendgemaakt. Uit deze berekeningen blijkt dat voor de bestaande dakopbouw geen nieuwe hogere waarden behoeven te worden vastgesteld. De geluidbelasting op een beoordelingshoogte van 7,5 m blijkt ten opzichte van de huidige situatie minder dan 2 dB(A) toe te nemen, zodat een aanpassing in de zin van artikel 87b, eerste lid, van de Wet geluidhinder niet het geval is. De uitkomsten van deze berekeningen zijn door de stichting niet bestreden en de Afdeling ziet evenmin aanleiding aan de juistheid van deze conclusie te twijfelen. Gelet hierop ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht de rechtsgevolgen van het vernietigde gedeelte van het wegaanpassingsbesluit in stand te laten.

2.2.12. Wat betreft het betoog over de geprojecteerde dakopbouw overweegt de Afdeling dat het daarbij gaat om bestaande woningen waarbij op grond van het bestemmingsplan het mogelijk is om per woning een extra woonlaag te realiseren. Naar het oordeel van de Afdeling maakt de omstandigheid dat het bestemmingsplan het construeren van een extra woonlaag mogelijk maakt, niet dat deze woningen niet als bestaande woningen dienen te worden aangemerkt. De minister heeft op goede gronden deze woningen als zijnde bestaande woningen bij het nemen van het bestreden besluit betrokken. In hetgeen de stichting hierover heeft aangevoerd bestaat dan ook geen grond voor het oordeel dat het besluit in zoverre onzorgvuldig is genomen.

De beroepsgrond faalt.

Luchtkwaliteit

2.3. Het dagelijks bestuur en de stichting vrezen nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van de aanpassingen aan de weg en de verruiming van de openingstijden van de spitsstroken.

2.3.1. De minister stelt zich op het standpunt dat het wegaanpassingsbesluit voldoet aan artikel 5.16 van de Wet milieubeheer en is opgenomen in bijlage 9 van het NSL. In het NSL wordt volgens de minister geen onderscheid gemaakt tussen permanente rijstroken en spitsstroken. In het NSL is volgens de minister daarom van een worst-case scenario uitgegaan. Voorts is in het NSL een monitoringplicht opgenomen waarbij volgens de minister jaarlijks moet worden gecontroleerd of grenswaarden niet worden overschreden. Dit is volgens de minister een extra waarborg dat tijdig aan de grenswaarden voor PM10 en NOx wordt voldaan.

Wat betreft het ontbreken van een onderzoek naar de luchtkwaliteit stelt de minister zich op het standpunt dat op grond van artikel 5.16, derde lid, voor besluiten als het NSL geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit meer noodzakelijk is.

2.3.2. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, is voor besluiten welke zijn opgenomen in het NSL, zoals het geval is met het onderhavige besluit, geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit meer nodig. In hetgeen het dagelijks bestuur en de stichting hierover hebben aangevoerd bestaat dan ook geen grond voor het oordeel dat het wegaanpassingsbesluit ten onrechte is vastgesteld.

De beroepsgrond faalt.

Maximaal toegestane snelheid

2.4. De stichting betoogt dat bij het bestreden besluit ten onrechte geen rekening is gehouden met de positieve effecten op de luchtkwaliteit en de geluidhinder van het voorschrijven van een maximumsnelheid van 80 km per uur buiten de openstelling van de spitsstrook, in plaats van 100 km per uur. De stichting verwijst hierbij naar een proef op de ringbaan west in Amsterdam waarbij volgens haar het fijn stof met 8 %, de stikstofoxide met 32 % en het aantal decibel verminderden. Zij voert aan dat de snelheidsmatiging tot 80 km per uur ten onrechte niet permanent als bronmaatregel is ingevoerd bij het nemen van het bestreden besluit, maar slechts als ondersteuning bij openstelling van de spitsstrook.

2.4.1. De minister stelt zich op het standpunt dat het uitgangspunt van het snelhedenbeleid op het hoofdwegennet een maximumsnelheid van 120 km per uur is. Op het traject van het wegaanpassingsbesluit geldt een maximum snelheid van 100 km per uur. Een verlaging van deze maximumsnelheden beschouwt de minister als een afwaardering van het hoofdwegennet. Voor een autosnelweg kan volgens de minister een verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km per uur aan de orde zijn wanneer de milieukwaliteitseisen worden overschreden en of de verkeersveiligheid niet gehandhaafd kan worden. Met de aanleg van de spitsstroken en de voorgenomen milieumaatregelen uit het wegaanpassingsbesluit wordt voldaan de milieukwaliteitseisen. Daarnaast voldoet het ontwerp van de weg volgens de minister aan de gestelde verkeersveiligheidseisen voor spitsstroken.

2.4.2. Het wegaanpassingsbesluit ziet niet op een matiging van de maximumsnelheid van 100 km per uur naar 80 km per uur bij openstelling van de spitsstroken. In zoverre mist het betoog feitelijke grondslag. Voor zover met het betoog aldus moet worden begrepen dat de minister bij het bestreden besluit de maximum snelheid buiten de openstelling van de spitsstrook van 100 km per uur ten onrechte niet naar 80 km per uur heeft vastgesteld, overweegt de Afdeling als volgt. De Spoedwet wegverbreding ziet op aanpassingen van wegen ten behoeve van het vergroten van de capaciteit van een aantal hoofdwegen door middel van een betere benutting en verbreding van die wegen ten einde filevorming tegen te gaan. In hetgeen de stichting heeft aangevoerd bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat een matiging van de maximale snelheid naar 80 km per uur bijdraagt aan een betere doorstroming van verkeer op het traject A9 Holendrecht-Diemen.

De beroepsgrond faalt in zoverre.

2.4.3. Voor zover met het betoog van de stichting is bedoeld dat de minister het effect van een snelheidsbeperkende maatregel tot 80 km per uur bij het gebruik van de spitsstrook op de geluidbelasting en de luchtkwaliteit ten onrechte niet heeft onderzocht verwijst de Afdeling naar hetgeen zij heeft overwogen in rechtsoverweging 2.2.5 tot en met 2.2.8 en rechtsoverweging 2.3.2, waarin is overwogen dat de minister in redelijkheid heeft het wegaanpassingsbesluit heeft kunnen vast te stellen zonder nadere maatregelen daar aan te verbinden. In hetgeen de stichting heeft aangevoerd bestaat dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid tot vaststelling van het wegaanpassingsbesluit heeft kunnen komen.

Nut en Noodzaak

2.5. Het dagelijks bestuur betoogt dat het aanleggen van de spitsstroken in het kader van de Spoedwet wegverbreding ten onrechte geen structurele oplossing is. Volgens hem biedt de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere wel een structurele oplossing.

2.5.1. De minister bevestigt dat een permanente oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem op onder andere de Gaasperdammerweg in de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere wordt beschreven. Het ontwerp-tracébesluit is in dit verband nog niet bekend gemaakt. De minister stelt zich desondanks op het standpunt dat het wegaanpassingsbesluit nuttig en noodzakelijk is voor een betere doorstroming van het verkeer.

2.5.2. Het wegaanpassingsbesluit is als project opgenomen in de bijlage, onder A, bij de Spoedwet wegverbreding. De Spoedwet wegverbreding ziet op aanpassingen van wegen ten behoeve van het vergroten van de capaciteit van een aantal hoofdwegen door middel van een betere benutting en verbreding van die wegen ten einde filevorming tegen te gaan. Niet in geschil is dat zich capaciteitsproblemen voordoen op het traject A9 Holendrecht-Diemen. Gelet op het vorenstaande heeft de minister in redelijkheid kunnen uitgaan van het nut en de noodzaak voor de aanleg van spitsstroken op dit traject. Het betoog over de te verwachten planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, wat daar ook van zij, maakt dit niet anders.

De beroepsgrond faalt.

Verruiming openstelling spitsstroken

2.6. Het dagelijks bestuur betoogt dat de minister niet afdoende heeft gemotiveerd waarom de openstelling in het bestreden besluit is verruimd ten opzichte van het ontwerpbesluit.

2.6.1. De minister stelt zich op het standpunt dat de verruiming van de spitsstroken nodig is om de spitsstroken nu en in de toekomst flexibeler in te kunnen zetten. Volgens de minister is in de praktijk gebleken dat bij reeds geopende spitsstroken het tijdstip waarop de filevorming op het wegvak zich voordeed verschoof naar de periode waarop de spitsstroken nog gesloten moeten zijn. Dit belemmert volgens hem een goed functioneren van de spitsstroken. De minister heeft de mogelijkheid willen bieden spitsstroken het gehele etmaal open te stellen bij een intensiteit van 3000 motorvoertuigen per uur. De oorspronkelijke reden voor de sluitingstijden was volgens de minister dat er gedurende de nachtperiode extra geluidmaatregelen werden verwacht. Volgens de minister is uit een gevoeligheidsanalyse bij een aantal projecten gebleken dat de geluidbelasting in een worst-case scenario waarbij de spitsstrook 24 uur per dag geopend is in het slechtste geval enkele tienden dB toeneemt. Extra maatregelen voor geluid zijn daarom niet nodig, aldus de minister.

2.6.2. Voor zover het dagelijks bestuur met deze beroepsgrond betoogt dat de impact van de verruimde openstelling van de spitsstroken niet is betrokken bij het beoordelen van het geluidaspect overweegt de Afdeling als volgt. Volgens tabel 2-2 op blz. 74 van het akoestisch onderzoek is de situatie waarbij de spitsstrook 24 uur per dag geopend is en de situatie waarbij de spitsstrook 24 uur per dag gesloten is, onderzocht. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de situatie die leidt tot de hoogste geluidbelasting als maatgevend is beschouwd voor de vast te stellen hogere waarden. Het betoog dat de verruimde openstelling van de spitsstrook niet is betrokken bij het aspect geluid mist in zoverre feitelijke grondslag.

Het deskundigenbericht sluit zich op blz. 20 bij het standpunt van de minister aan dat niet aannemelijk is dat de grens van 3.000 motorvoertuigen per uur in de richting Amstelveen en in de richting Amersfoort tussen 23.00 uur en 7.00 uur wordt overschreden. Het deskundigenbericht komt de Afdeling op dit punt niet onjuist voor. In hetgeen het dagelijks bestuur heeft aangevoerd bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister het bestreden besluit ten onrechte heeft vastgesteld dan wel extra maatregelen aan het wegaanpassingsbesluit had moeten verbinden.

De beroepsgrond faalt.

Verkeersveiligheid & Externe veiligheid

2.7. Het dagelijks bestuur en de stichting vrezen als gevolg van het wegaanpassingsbesluit risico's voor de verkeersveiligheid en de externe veiligheid. In dit verband voert het dagelijks bestuur onder meer aan dat de uitvoegstrook ter hoogte van Gaasperplas, S113, te kort is en niet in overeenstemming is met de door Rijkswaterstaat opgestelde richtlijnen. Voorts voert het dagelijks bestuur aan dat de maatvoering van de barriers en geleiderails in het wegaanpassingsbesluit in strijd is met de CROW richtlijn "Veilige inrichting van bermen; richtlijn voor het ontwerpen van autosnelwegen" van mei 1999.

De stichting betoogt in dit verband dat het besluit in strijd is met de Europese Overeenkomst Internationale Hoofdverkeerswegen (hierna: de Overeenkomst). In dit verband voert zij aan dat de breedte van rijstrook 1 3,25 m, van rijstrook 2 3,45 m en van de spitsstrook 3,35 m is in plaats van 3,5 m volgens de Overeenkomst. De stichting vreest gevaar voor de veiligheid omdat de A9 ook een route voor gevaarlijke stoffen is. Voor zover van de Overeenkomst mag worden afgeweken voert de stichting aan dat de minister bij het bestreden besluit onvoldoende de verschillende belangen heeft afgewogen en niet grondig heeft gemotiveerd.

2.7.1. De minister stelt zich op het standpunt dat het wegaanpassingsbesluit voldoet aan de richtlijnen in "Ontwerp en Inrichting Spitsstroken, Plusstroken en Bufferstroken" van 15 juli 2005. In het document "Projectspecifieke afwegingsnotitie verkeersveiligheid spoedwetprojecten van 26 juli 2006 heeft, volgens de minister, een verkeersveiligheidsafweging plaatsgevonden. Dit heeft tot de conclusie geleid dat er geen aanleiding is te veronderstellen dat er een groter risico is op meer ongevallen gezien de extra veiligheidsmaatregelen die in het kader van de spitsstroken worden toegepast.

Ten behoeve van het bestreden besluit is het onderzoek "Beoordeling externe veiligheid Spoedwetprojecten" van 24 juni 2003 naar de gevolgen voor de externe veiligheid gedaan, dat is opgenomen in de bijlagen van de milieueffectrapportage, aldus de minister. In verband met de voorbereiding van het bestreden besluit is voorts het onderzoek "Externe veiligheid Spoedwet "wegverbreding", project ZSM 11; A9 Holendrecht-Diemen" van 19 mei 2008 opgesteld. Uit dit onderzoek volgt volgens de minister dat zowel in de referentiesituatie als bij het voorkeursalternatief met spitsstroken de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet worden overschreden. In het voorkeursalternatief verslechtert volgens de minister de externe veiligheid nauwelijks ten opzichte van de referentiesituatie. Volgens hem hoeven er vanuit het oogpunt van externe veiligheid dan ook geen extra maatregelen te worden genomen, anders dan in het wegaanpassingsbesluit zijn vermeld.

Wat betreft de uitvoegstrook stelt de minister zich op het standpunt deze bij de aansluiting S113 op de noordbaan inderdaad kort is. Volgens de minister is niet genoeg ruimte aanwezig om een langere uitvoegstrook te creëren vanwege het kunstwerk ter hoogte van 7,37 km. Uitvoegen bij een gesloten spitsstrook zal volgens de minister weinig problemen veroorzaken doordat de spitsstrook, als derde strook, snel gepasseerd kan worden omdat daar geen verkeer zal rijden. De verwachting is dat bij een geopende spitsstrook bestemmingsverkeer naar de S113 ruim voor de blokstreep naar de spitsstrook zal uitvoegen om de afrit te bereiken. Voorts worden extra maatregelen genomen in de vorm van gedrag ondersteunende en beïnvloedende verkeersborden met de tekst "korte uitvoeger" en het eventueel verlengen van de blokstreep tussen rijstrook 2 en de spitsstrook. De minister acht hiermee eventuele risico's voldoende beperkt.

2.7.2. De Overeenkomst is van toepassing op Europese hoofdsnelwegen. Tussen partijen is niet in geschil dat de hoofdweg A9 geen Europese hoofdsnelweg is. De Overeenkomst is derhalve niet van toepassing op het bestreden besluit. Desalniettemin heeft de minister aansluiting gezocht bij de Overeenkomst.

2.7.3. Ingevolge bepaling III.3.1, van bijlage II, van de Overeenkomst dienen rijbanen op rechte stukken minimaal 3,50 m breed te zijn en dient bij scherpe bochten in beginsel in extra ruimte te worden voorzien voor de grootste toegelaten voertuigen.

Ingevolge bepaling III.3.2, van bijlage II, van de Overeenkomst is de aanbevolen breedte voor bermen langs vluchtstroken 3,23 m met inbegrip van de aanbevolen vluchtstrook van minimaal 2,5 m.

Uit de Overeenkomst volgt dat iedere mogelijke inspanning moet worden gedaan om ervoor te zorgen dat bij de aanleg van nieuwe wegen en de modernisering van bestaande wegen overeenstemming wordt bereikt met de normen van de bijlage van de Overeenkomst. Uit de Overeenkomst volgt ook dat is voorzien dat zich situaties kunnen voordoen waarin een staat daaraan niet kan worden gehouden. Wanneer echter van de minimumnormen en streefwaarden wordt afgeweken, is daarvoor een grondige motivering vereist.

2.7.4. Bij het wegaanpassingsbesluit is voorzien in een wijziging van de bestaande vluchtstroken in spitsstroken aan weerszijden van de weg. De breedte van de bestaande rijbanen blijft hierbij gelijk, deze zijn respectievelijk 3,40 m voor de rechterrijstrook en 3,25 m voor de linkerrijstrook. De breedte van de spitsstroken bedraagt over het gehele traject 3,35 m. Het nieuwe wegprofiel zal in beide richtingen gedurende de spitsperioden bestaan uit twee rijstroken en een spitsstrook. Gelet op de wijzigingen wordt niet voldaan aan de bepalingen III.3.1 en III.3.2, van bijlage II, behorende bij de Overeenkomst.

2.7.5. Aan het wegaanpassingsbesluit ligt een Projects specifieke afwegingsnotitie verkeersveiligheid (hierna: Afwegingsnotitie) ten grondslag van 26 juli 2006. De Afwegingsnotitie heeft als basis het advies 'Veiligheid spitsstroken, plusstroken en bufferstroken; advies voor de spoedwetprojecten' van 17 september 2003, opgesteld door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de Afwegingsnotitie is een afweging verkeersveiligheid gemaakt waarbij de belangen waarmee volgens een uitspraak van de Afdeling van 15 september 2004 (zaak nr. [200401178/1](#)) op grond van de Overeenkomst rekening dient te worden gehouden zijn afgewogen. Met betrekking tot de verkeersveiligheid wordt aangegeven dat uit een ongevalanalyse van vier bestaande spitsstroken en twee bestaande plusstroken is gebleken dat het ongevalrisico op alle onderzochte spits- en plusstroken in de periode na openstelling daarvan overwegend lager is dan in de periode voordat de spits- of plusstroken waren aangelegd. Gemiddeld is sprake van een daling van 28%. Daarnaast worden in de Afwegingsnotitie te treffen maatregelen en voorzieningen besproken die de verkeersveiligheid op peil moeten houden. Deze maatregelen en voorzieningen bestaan onder meer uit een detectiesysteem en camerabewaking, extra maatregelen incident management, een inhaalverbod voor vrachtwagens tijdens openstelling van de spitsstrook, het aanleggen van pechhavens en landelijke uniformiteit in bebording, signalering en markering. Volgens de Afwegingsnotitie is er gelet op de vermindering van het aantal ongevallen en de aanvullende maatregelen geen aanleiding om te veronderstellen dat de verkeersveiligheid ten gevolge van de spitsstrook zal afnemen.

2.7.6. Door de stichting is niet aannemelijk gemaakt dat hetgeen in de Afwegingsnotitie is opgemerkt over de veiligheid onjuist is. Wat betreft het betoog van het dagelijks bestuur over

de barriers en de geleiderails overweegt de Afdeling dat de richtlijn, waarnaar het bestuur verwijst, is opgevolgd door de Nieuwe Ontwerplijn Autosnelwegen van Rijkswaterstaat van 1 januari 2007. De minister heeft zich bij het nemen van het wegaanpassingsbesluit gebaseerd op het advies 'Veiligheid spitsstroken, plusstroken en bufferstroken; advies voor de spoedwetprojecten' van 17 september 2003, opgesteld door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit advies ziet specifiek op de maatvoering bij de aanleg van spits-, buffer- en plusstroken en hanteert daarbij een afwijkende maatvoering ten opzichte van de Nieuwe Ontwerplijn Autosnelwegen. In hetgeen het dagelijks bestuur heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid bij het nemen van het wegaanpassingsbesluit op dit advies heeft kunnen baseren.

Wat betreft het betoog over het vervoer van gevaarlijke stoffen op de hoofdweg A9 overweegt de Afdeling dat dit aspect, gelet op het onderzoek "Beoordeling externe veiligheid Spoedwetprojecten" van 24 juni 2003 en paragraaf 3.5 van het onderzoek "Externe veiligheid Spoedwet "wegverbreding", project ZSM 11; A9 Holendrecht-Diemen" van 19 mei 2008, bij het bestreden besluit is betrokken. De stichting heeft niet aannemelijk gemaakt dat deze onderzoeken naar externe veiligheid onjuist zijn.

Ten aanzien van S113 overweegt de Afdeling als volgt. Ter zitting heeft de minister medegedeeld dat een afweging is gemaakt tussen enerzijds een kortere uitvoegstrook en anderzijds een kortere lengte om na het puntstuk uit te rijden. Als het puntstuk zou worden verplaatst lijkt volgens de minister de hoek om uit te rijden groter, terwijl de afremlengte als gevolg van het verplaatsen van het puntstuk juist korter is. Om die reden heeft de minister er niet voor gekozen het puntstuk te verplaatsen. Het dagelijks bestuur en de stichting hebben dit standpunt van de minister niet weerlegd, noch anderszins in een ander daglicht geplaatst.

Voorts bestaat in hetgeen het dagelijks bestuur en de stichting hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich, mede gelet op de ervaringen die zijn opgedaan bij reeds aangelegde spits- en plusstroken, niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het pakket aan maatregelen voldoende is om na de wegaanpassing te komen tot een veiligheidsniveau dat vergelijkbaar is met de bestaande situatie.

De beroepsgrond faalt.

Toegangsdoseerinstallaties

2.8. Het dagelijks bestuur betoogt dat de toegangsdoseerinstallaties (hierna: tdi's) ten onrechte niet in het ontwerpbesluit zijn opgenomen. Als gevolg van de toegangsdoseerinstallaties vreest het voor sluipverkeer en congestie op het onderliggende wegennet.

2.8.1. De minister stelt zich op het standpunt dat de tdi's wel in het ontwerpbesluit zijn vermeld. De tdi's als installatie vormen volgens de minister geen risico op sluipverkeer en congestie. De regeling is hiervoor volgens de minister bepalend en die is juist op doorstroming gericht. Doel van de tdi's langs de A9 is het homogeniseren van het verkeer op de toerit, zodat de doorstroming op de hoofdrijbaan zo min mogelijk wordt gefrustreerd. Op die manier is volgens de minister het effect van de spitsstrookmaatregel het grootst zowel wat betreft doorstroming als wat betreft verkeersveiligheid. Met de tdi's wordt het verkeer druppelsgewijs de hoofdrijbaan opgelaten waardoor de doorstroming op de hoofdrijbaan wordt bevorderd. Uitgangspunt is volgens de minister dat er zoveel mogelijk verkeer de hoofdrijbaan opgelaten wordt zolang hiervoor ruimte is; indien het aanbod groter is, zullen op een gegeven moment de tdi's niet meer kunnen doseren waardoor er file op het

onderliggend wegennet zal ontstaan; de filedetectie zal dan inschakelen waardoor de tdi's uitschakelen. Daarnaast hebben de tdi's als effect dat sluiptverkeer minder aantrekkelijk wordt aangezien de 'winst' minder wordt, aldus de minister.

2.8.2. Gelet op artikel 2, derde lid, van het ontwerp van het wegaanpassingsbesluit in vergelijking met artikel 2, tweede lid, van het bestreden besluit, voorzag het ontwerp reeds in tdi's op de toeritten van de aansluitingen S112 en S113. Het betoog mist in zoverre feitelijke grondslag.

Het deskundigenbericht sluit zich op blz. 18 aan bij het standpunt van de minister dat de verbeterde verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet door het aanbrengen van tdi's er tevens voor zal zorgen dat er ook een verbeterde doorstroming van het verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet plaatsvindt. Dat bij extreme drukte het verkeer op het onderliggend wegennet hinder ondervindt van de drukte op de A9 en de kans op sluiptverkeer toeneemt, is volgens het deskundigenbericht niet anders met of zonder tdi's. Het deskundigenbericht komt de Afdeling niet onjuist voor.

In hetgeen het dagelijks bestuur heeft aangevoerd bestaat in zoverre geen grond voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid het wegaanpassingsbesluit heeft kunnen vaststellen.

De beroepsgrond faalt.

Conclusie

2.9. Het beroep van de stichting is gedeeltelijk gegrond. Het bestreden besluit dient gelet op rechtsoverweging 2.2.10 te worden vernietigd voor zover hogere waarden zijn vastgesteld voor de woningen behorende tot de Nieuwe Kempering en Laag Kralenbeek wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht. De Afdeling zal gelet op rechtsoverweging 2.2.11 evenwel bepalen dat de rechtsgevolgen van dat besluit geheel in stand blijven. De beroepen zijn voor het overige ongegrond.

Proceskosten

2.10. De minister dient ten aanzien van de stichting op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld. Ten aanzien van de opgevoerde reiskosten overweegt de Afdeling dat slechts de reiskosten van één persoon voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van de opgevoerde vergaderkosten, kopieer- en porti, waaronder een aangetekend stuk, wordt overwogen dat dergelijke kosten niet voor vergoeding in aanmerking komen.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van de Stichting Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg, voor het in onderdeel II vermelde gedeelte gegrond;

II. vernietigt het besluit van 14 augustus 2009 voor zover daarbij hogere waarden zijn vastgesteld voor de woningen behorende tot de Nieuwe Kempering en Laag Kralenbeek;

III. bepaalt dat de rechtsgevolgen van dat besluit in stand blijven voor zover dat besluit is vernietigd;

IV. verklaart de beroepen voor het overige ongegrond;

V. veroordeelt de minister van Verkeer en Waterstaat tot vergoeding van bij de Stichting Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg, in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 87,15 (zegge: zevenentachtig euro en vijftien cent);

VI. gelast dat de minister van Verkeer en Waterstaat aan de stichting Stichting Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg het door haar voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. Th.G. Drupsteen, voorzitter, en mr. W. Sorgdrager en mr. Th.C. van Sloten, leden, in tegenwoordigheid van mr. T.L.J. Drouen, ambtenaar van Staat.

w.g. Drupsteen w.g. Drouen
voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 26 mei 2010

375-537.