

ECLI	ECLI:NL:RVS:2010:BN2663
Datum uitspraak	28 juli 2010
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 6 februari 2009 heeft de minister op grond van artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, het Tracébesluit A-50 Valburg-Grijsoord (hierna: het Tracébesluit) vastgesteld. Het besluit is op 17 maart 2009 bekendgemaakt.

Volledige tekst

200902071/1/M2.

Datum uitspraak: 28 juli 2010

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te [woonplaats],
2. [appellant sub 2], wonend te [woonplaats],
3. [appellanten sub 3], wonend te [woonplaats],
4. de raad van de gemeente Renkum,
5. [appellant sub 5], wonend te [woonplaats],
6. [appellanten sub 6], wonend te [woonplaats],
7. [appellanten sub 7], wonend te [woonplaats],
8. [appellant sub 8], wonend te [woonplaats],
9. [appellanten sub 9], wonend te [woonplaats],
10. [appellanten sub 10], wonend te [woonplaats] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 10]),
11. [appellanten sub 11], wonend te [woonplaats] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 11]),
12. de stichting Stichting A50dB, gevestigd te Renkum,
13. [appellanten sub 13], wonend te [woonplaats],
14. de vereniging Bewonersvereniging Doorwerthsestraat en omgeving, gevestigd te Renkum,
15. [appellanten sub 15], wonend te [woonplaats],
16. [appellant sub 16], wonend te [woonplaats],
17. de stichting Stichting Gelderse Milieufederatie, gevestigd te Arnhem, en anderen,
18. de vereniging Vereniging Dorpsbelang Wolfheze e.o., gevestigd te Wolfheze, gemeente Renkum,
19. [appellant sub 19], wonend te [woonplaats],
20. [appellante sub 20], wonend te [woonplaats],
21. [appellant sub 21], wonend te [woonplaats],

22. [appellant sub 22], wonend te [woonplaats],
appellanten,
en

de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna tezamen en in enkelvoud: de
minister),
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 6 februari 2009 heeft de minister op grond van artikel 15, eerste lid, van de
Tracéwet, het Tracébesluit A-50 Valburg-Grijsoord (hierna: het Tracébesluit) vastgesteld. Het
besluit is op 17 maart 2009 bekendgemaakt.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 25
maart 2009, [appellant sub 2] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 23 april 2009,
[appellanten sub 3] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 24 april 2009, de raad van de
gemeente Renkum bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 27 april 2009, [appellant sub
5] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 27 april 2009, [appellanten sub 6] bij brief, bij
de Raad van State ingekomen op 27 april 2009, [appellanten sub 7] bij brief, bij de Raad van
State ingekomen op 27 april 2009, [appellant sub 8] bij brief, bij de Raad van State ingekomen
op 27 april 2009, [appellanten sub 9] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 27 april
2009, [appellant sub 10] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 27 april 2009, [appellant
sub 11] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 27 april 2009, Stichting A50dB bij brief,
bij de Raad van State ingekomen op 27 april 2009, [appellanten sub 13] bij brief, bij de Raad
van State ingekomen op 27 april 2009, Bewonersvereniging Doorwerthsestraat bij brief, bij
de Raad van State ingekomen op 27 april 2009, [appellanten sub 15] bij brief, bij de Raad van
State ingekomen op 27 april 2009, [appellant sub 16] bij brief, bij de Raad van State
ingekomen op 27 april 2009, Gelderse Milieufederatie en anderen bij brief, bij de Raad van
State ingekomen op 27 april 2009, Vereniging Dorpsbelang Wolfheze bij brief, bij de Raad van
State ingekomen op 28 april 2009, [appellant sub 19] bij brief, bij de Raad van State
ingekomen op 28 april 2009, [appellante sub 20] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op
28 april 2009, [appellant sub 21] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 28 april 2009,
en [appellant sub 22] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 1 mei 2009, beroep
ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

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

De raad van de gemeente Renkum, [appellanten sub 7], Stichting A50dB, [appellanten sub
15], Gelderse Milieufederatie en anderen, [appellante sub 20] en de minister hebben hun
zienswijze daarop naar voren gebracht.

[appellant sub 2], [appellanten sub 3], [appellanten sub 7] en [appellant sub 10] hebben
nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 29 april 2010, waar [appellant sub 2],
[appellanten sub 3], bijgestaan door mr. G.G. Kranendonk, de raad van de gemeente Renkum,
vertegenwoordigd door mr. M. Smits-Jansen, R. van der Lelij en G. Drent, allen werkzaam bij
de gemeente, bijgestaan door ir. W. Schoonderbeek, [appellant sub 5], [appellanten sub 6],
[appellanten sub 7], vertegenwoordigd door [gemachtigde], [appellant sub 8], bijgestaan door

mr. F.F. Scheffer, advocaat te Deventer, [appellant sub 10], bijgestaan door ing. M.H. Middelkamp, Stichting A50dB, vertegenwoordigd door F.J.W. Beurskens, bijgestaan door mr. F.F. Scheffer, advocaat te Deventer, Bewonersvereniging Doorwerthsestraat, vertegenwoordigd door H. Kaspers, [appellanten sub 15], bijgestaan door mr. H. Berkers, [appellant sub 16], bijgestaan door mr. G.G. Kranendonk, Gelderse Milieufederatie en anderen, vertegenwoordigd door J.W.M. Reijnen, Vereniging Dorpsbelang Wolfheze, vertegenwoordigd door T.H. Stevens, [appellante sub 20], [appellant sub 21], en de minister, vertegenwoordigd door mr. R.D. Reinders en mr. J.H. Geerdink, advocaten te Den Haag, bijgestaan door ing. H. Kosterman, ing. A. Smit, ir. M.H.J. Bakermans, ir. R.C. Mes en ir. R.G.M.M. Vermijs, zijn verschenen.

2. Overwegingen

2.1. Het Tracébesluit voorziet in de wijziging van de A50 op het traject knooppunt Valburg - knooppunt Grijsoord tussen km 155,30 en km 169,23, zoals weergegeven op de overzichtskaarten A en B en de detailkaarten 1 tot en met 16. Op de westelijke rijbaan tussen km 156,20 en km 168,90 en op de oostelijke rijbaan tussen km 156,00 en km 168,60 wordt een rijstrook toegevoegd, waarmee het aantal rijstroken per rijbaan op het bovengenoemde wegvak wordt uitgebreid van twee naar drie.

Ontvankelijkheid

2.2. In artikel 6:4, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) is bepaald dat het instellen van beroep op een administratieve rechter geschiedt door het indienen van een beroepschrift bij die rechter. Ingevolge artikel 6:5, eerste lid, aanhef, wordt een beroepschrift ondertekend. Ingevolge artikel 8:24, eerste lid, kunnen partijen zich door een gemachtigde laten vertegenwoordigen. Indien een beroep is ingesteld bij de Afdeling kan zij krachtens artikel 8:24, tweede lid, van de gemachtigde, niet zijnde een advocaat of procureur, een schriftelijke machtiging verlangen. Indien niet is voldaan aan artikel 6:5 of aan enig ander bij de wet gesteld vereiste voor het in behandeling nemen van het beroep, kan het beroep ingevolge artikel 6:6 niet-ontvankelijk worden verklaard, mits de indiener de gelegenheid heeft gehad het verzuim te herstellen binnen een hem daartoe gestelde termijn.

2.2.1. [appellant sub 6a] heeft in het beroepschrift blijk gegeven dat beroep wordt ingesteld mede namens [appellanten sub 6]. Daarbij heeft [appellant sub 6a] geen machtiging of andere stukken overgelegd waaruit de gestelde vertegenwoordiging blijkt.

Ter zitting is [appellant sub 6a] verzocht de gestelde vertegenwoordiging aan te tonen. Daarop heeft [appellant sub 6a] verklaard dat hij geen machtiging van [appellant sub 6b] heeft en dat hij zelf erfgenaam van [appellant sub c] is. Niet is gebleken van feiten of omstandigheden op grond waarvan redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat [appellant sub 6a] in verzuim is geweest.

Het beroep voor zover ingesteld namens [appellant sub 6b] en de erven [appellant sub 6c] is niet-ontvankelijk.

2.2.2. De minister stelt dat de woning van [appellant sub 6a], gelegen aan de [locatie 6] te [plaats], zich op minimaal 720 meter van de A50 bevindt en dat twee provinciale wegen en verschillende brede bosstroken de woning van [appellant sub 6a] scheiden van de A50. De minister betoogt dat onder deze omstandigheden [appellant sub 6a] niet belanghebbend kan worden geacht bij het Tracébesluit.

2.2.3. Uit de stukken blijkt dat ter hoogte van de woning van [appellant sub 6a] de [locatie 6] slechts door een smalle berm wordt gescheiden van de N225, die ter hoogte van de afslag

Renkum de aan- en afvoerroute van de A50 vormt. Niet kan worden uitgesloten dat als gevolg van de verbreding van de A50 de verkeersintensiteit op de N225 toeneemt, waarvan ter plaatse van de woning van [appellant sub 6a] gevolgen zullen kunnen worden ondervonden. [appellant sub 6a] is derhalve als belanghebbende aan te merken.

2.3. De minister stelt dat [appellanten sub 7], voor zover zij mede-eigenaren zijn van het NSW landgoed "Laag Wolfheze", geen belanghebbenden zijn, aangezien dit landgoed op meer dan een kilometer afstand van de A50 is gelegen.

2.3.1. Niet in geschil is dat het NSW landgoed "Laag Wolfheze" op ruim een kilometer van de A50 is gelegen. Deze afstand is naar het oordeel van de Afdeling in dit geval te groot om te kunnen spreken van een rechtstreeks bij het Tracébesluit betrokken belang. Voorts is niet gebleken van feiten of omstandigheden in verband waarmee zou moeten worden geoordeeld dat niettegenstaande deze afstand een eigen, persoonlijk belang van [appellanten sub 7], voor zover zij mede-eigenaren zijn van het NSW landgoed "Laag Wolfheze", rechtstreeks door het besluit zou worden geraakt. Vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 17 maart 2004 in zaak nr. 200300807/1.

Voor zover ingesteld door mede-eigenaren van het NSW landgoed "Laag Wolfheze" is het beroep van [appellanten sub 7] niet-ontvankelijk.

Procedurele aspecten

2.4. [appellant sub 10] stelt dat [appellant sub 10b] als gebruiker van de woning aan [locatie 10] te [plaats] in strijd met artikel 12, tweede lid, aanhef en onder a, van de Tracéwet niet door kennisgeving of toezending over het ontwerp-tracébesluit is geïnformeerd.

2.4.1. Volgens de minister is voldaan aan de vereiste toezending ingevolge artikel 12, tweede lid, aanhef en onder a, van de Tracéwet.

2.4.2. Ingevolge artikel 12, tweede lid, aanhef en onder a, van de Tracéwet, voor zover hier van belang, zendt de minister het ontwerp-tracébesluit, indien het hogere waarden bevat voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting in zones ingevolge de artikelen 87e tot en met 87i, aan de gebruikers van de woningen waarvoor een hogere waarde wordt bepaald.

Ingevolge artikel 4, achtste lid, en bijbehorende tabel 2, van het Tracébesluit is voor [locatie 10] te [plaats] een hogere waarde vastgesteld. De minister diende het ontwerp-tracébesluit aan de gebruiker van [locatie 10] te [plaats] toe te zenden.

2.4.3. Op het verzoek van de voorzitter aan de minister om na de zitting op deze beroepsgrond te reageren, heeft de minister kopieën van de lijsten met etiketten die gebruikt zijn bij de verzending van het ontwerp-tracébesluit overgelegd. Het adres [locatie 10] te [plaats] komt hierop voor. Naar het oordeel van de Afdeling is daarmee aannemelijk gemaakt dat de minister in overeenstemming artikel 12, tweede lid, aanhef en onder a, van de Tracéwet het ontwerp-tracébesluit aan de gebruiker van [locatie 10] te [plaats] heeft toegezonden.

De beroepsgrond faalt.

2.5. [appellant sub 10] betoogt dat het Tracébesluit in strijd met artikel 15 van de Tracéwet niet binnen vijf maanden na de terinzagelegging van het ontwerpbesluit is vastgesteld.

2.5.1. De minister stelt dat voor het verstrijken van de desbetreffende termijn overeenkomstig artikel 28a van de Tracéwet mededeling is gedaan aan de Staten-Generaal.

2.5.2. Ingevolge artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, voor zover hier van belang, wordt het tracébesluit binnen vijf maanden na de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit vastgesteld door de minister.

Ingevolge artikel 28a zendt de minister de Staten-Generaal ieder half jaar een verslag over de voortgang van de projecten, waarvoor een beslissing is genomen als bedoeld in artikel 2, tweede lid.

2.5.3. De wettelijke beslistermijn van artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet is fatale termijn. Een overschrijding hiervan tast de rechtmatigheid van het besluit niet aan.

De beroepsgrond faalt.

2.6. [appellant sub 10] betoogt dat zijn zienswijze niet bij het Tracébesluit is betrokken.

2.6.1. In de Beantwoordingsnota inspraakreacties op Ontwerp-Tracébesluit A50 Valburg-Grijsoord, die als bijlage B2 bij het Tracébesluit is gevoegd, wordt onder volgnummer 151 ingegaan op de zienswijze van [appellant sub 10].

De beroepsgrond mist feitelijke grondslag.

Milieueffectrapport

2.7. Stichting A50dB betoogt dat in strijd met artikel 7.10, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer in het ten behoeve van het Tracébesluit opgestelde milieueffectrapport (hierna: MER) geen rekening is gehouden met de geluidbelasting op woningen die op meer dan 600 meter van de A50 aan de aan- en afvoerwegen zijn gelegen. In dat verband wijst Stichting A50dB erop dat uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat op de onderliggende N225 het aantal voertuigen in 2020 zal zijn toegenomen met 54% ten opzichte van 2007.

2.7.1. De minister stelt onder verwijzing naar de bladzijden 162 en 163 van deel B van de Trajectnota/MER dat wat het aspect geluid betreft een invloedsgebied van circa twee kilometer aan weerszijden van de bestaande A50 vanaf knooppunt Ewijk tot en met knooppunt Grijsoord is onderzocht. Daarbij zijn volgens de minister de wegen van het onderliggend wegennet alleen in het geluidonderzoek betrokken voor zover op die wegen significante wijzigingen in de verkeersintensiteit als gevolg van het bestreden besluit optreden. Een significante wijziging is een toename met meer dan 30% of een afname met meer dan 20% ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2020 bij autonome ontwikkeling. De wijzigingen van de verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet als gevolg van de verbreding van de A50 vallen volgens de minister binnen bedoelde bandbreedte.

2.7.2. Ingevolge artikel 7.10, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer bevat een milieu-effectrapport ten minste een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van het milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.

2.7.3. Anders dan Stichting A50dB lijkt te veronderstellen geldt als referentiekader aan de hand waarvan de te verwachten milieugevolgen van de verbreding van de A50 dienen te worden beoordeeld niet de bestaande toestand, maar de zogenoemde autonome situatie, in dit geval in 2020. De autonome situatie in 2020 wordt bepaald door de bestaande toestand en de tot 2020 opgetreden autonome ontwikkeling. Derhalve is niet van belang hoezeer in 2020 de verkeersintensiteit en de als gevolg daarvan optredende geluidbelasting zijn gewijzigd ten opzichte van de bestaande toestand, maar hoezeer in 2020 als gevolg van de

verbreding van de A50 de verkeersintensiteit en de als gevolg daarvan optredende geluidbelasting verschillen van de autonome situatie.

2.7.4. In tabel 3.15 van het MER zijn in de verschillende onderzochte alternatieven de verkeersintensiteiten op de N225 even ten westen van de A50 en even ten oosten van de A50 alsmede op het overige onderliggend wegennet vergeleken met de autonome situatie. Afgezien van de alternatieven waarin de combinatie met de doortrekking van de A73 is onderzocht, bedraagt, afhankelijk van het weggedeelte en het onderzochte alternatief, de maximale toename van de verkeersintensiteit 5% ten opzichte van de autonome situatie. Op plaatsen verder van de A50 gelegen zullen de verkeersintensiteiten in nog mindere mate worden beïnvloed door de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven.

Naar het oordeel van de Afdeling zijn deze verschillen dermate beperkt dat de minister binnen het kader van het MER de geluidbelasting op woningen gelegen aan de N225 en het overige onderliggend wegennet die zich bevinden buiten het invloedsgebied voor het aspect geluid van circa twee kilometer aan weerszijden van de bestaande A50, in redelijkheid buiten beschouwing heeft kunnen laten.

De beroepsgrond faalt.

2.8. Stichting A50dB betoogt dat in het MER ten onrechte slechts alternatieven zijn beschreven die uitgaan van de huidige ligging van het tracé van de A50. Daarnaast heeft Stichting A50dB met het beroepsschrift een ontwerpstudie voor het tracé Grijsoord-Rijnsbrug, opgesteld door de Wetenschapswinkel van Wageningen Universiteit en Researchcentrum van maart 2008, overgelegd, waarin alternatieven voor delen van het in het bestreden besluit vervatte tracé zijn uitgewerkt.

Voorts betoogt Stichting A50dB dat in strijd met het bepaalde in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer het gekozen tracé en de effecten daarvan niet zijn onderzocht in de Trajectnota/MER.

2.8.1. De minister stelt zich onder verwijzing naar het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage op het standpunt dat in de Trajectnota/MER alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven zijn onderzocht. Volgens de minister sluit artikel 7.10 van de Wet milieubeheer noch de Tracéwet uit dat voor een combinatie van de in het MER beschreven alternatieven wordt gekozen.

2.8.2. Ingevolge artikel 4, eerste lid, aanhef en onder e, van de Tracéwet, voor zover hier van belang, bevat een trajectnota ten minste het tracé van de hoofdweg, zo mogelijk uitgewerkt in een of meer varianten, alsmede een beschrijving van de kenmerken van die varianten.

Ingevolge artikel 7.10, eerste lid, aanhef en onder b, onder 2, van de Wet milieubeheer bevat een milieueffectrapport tenminste, indien het milieueffectrapport betrekking heeft op een besluit, een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven.

2.8.3. In de Trajectnota/MER is in het kader van het oplossen van het probleem van de onvoldoende doorstroming op en de tekortschietende capaciteit van de A50 vanaf Ewijk tot Grijsoord een twaalfstal alternatieven gezien, waaronder vier verbredingsalternatieven, vier benuttingsalternatieven, drie combinatiealternatieven en het meest milieuvriendelijke alternatief (hierna: MMA). In de selectiefase voorafgaand aan de Trajectnota/MER is onder andere het nulplus-alternatief, met een versterkte rol voor het openbaar vervoer, komen te

vervallen omdat was gebleken dat daarmee bovenbedoeld probleem niet kan worden opgelost. Uit de Startnotitie Trajectstudie/m.e.r. Rijksweg 50 (A50) Grijsoord-Valburg-Ewijk is af te leiden dat geen alternatieven in ogenschouw zijn genomen die niet uitgaan van de huidige ligging van het tracé van de A50.

2.8.4. Uit het toetsingsadvies over de Trajectnota/MER van de commissie voor de milieueffectrapportage van 6 juli 2005 blijkt dat de commissie van oordeel is dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is.

Volgens het deskundigenbericht kan uit het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage worden opgemaakt dat de verschillende elementen van het gekozen tracé in het MER zijn onderzocht. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen.

2.8.5. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 23 juli 2008 in zaak nr. 200700908/1) brengt de bij een tracébesluit behorende procedure mee dat alternatieven in beginsel aan de orde dienen te komen in het kader van de Trajectnota/MER. Daarna geldt dat slechts indien blijkt van ernstige bezwaren tegen het in het tracébesluit vervatte tracé, de minister voorgedragen alternatieven alsnog bij zijn besluitvorming bij het tracébesluit dient te betrekken en hiernaar nader onderzoek dient te verrichten.

Uit bijlage 4 bij het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage bestaande uit een lijst van inspraakreacties en adviezen blijkt niet dat Stichting A50dB een reactie op het MER naar voren heeft gebracht, laat staan dat zij alternatieven voor het in het bestreden besluit vervatte tracé heeft aangedragen. In de zienswijze op het ontwerp-tracébesluit is een uitgewerkt alternatief aangekondigd, maar niet gepresenteerd. Daargelaten of zich ernstige bezwaren tegen het in het Tracébesluit vervatte tracé voordoen, heeft de minister in het kader van het bestreden besluit naar het aangekondigd alternatief geen onderzoek kunnen verrichten.

2.8.6. Ten aanzien van het betoog van Stichting A50dB dat in strijd met het bepaalde in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer het gekozen tracé en de effecten daarvan niet zijn onderzocht in de Trajectnota/MER, overweegt de Afdeling onder verwijzing naar bovenbedoelde uitspraak dat het gekozen tracé een mengvorm is van in het MER onderzochte alternatieven. Het voorgenomen tracé is in zoverre te beschouwen als een nadere uitwerking van de reeds onderzochte alternatieven in de Trajectnota/MER. De voorgenomen activiteit is hieruit af te leiden.

Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat de alternatieven voor de voorgenomen activiteit die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven in de Trajectnota/MER zijn vervat en dat verweerder zich terecht op het standpunt heeft gesteld dat strijd met de Wet milieubeheer dan wel de Tracéwet zich in zoverre niet voordoet.

De beroepsgrond faalt.

2.9. [appellanten sub 7], [appellant sub 10] en [appellante sub 20] betogen dat ten onrechte niet het MMA is gekozen.

2.9.1. De minister betoogt dat artikel 7.10, derde lid, van de Wet milieubeheer geen verplichting inhoudt om uitvoering te geven aan het MMA. Volgens de minister kan hij een ander alternatief kiezen, mits die keuze deugdelijk wordt gemotiveerd. De minister stelt zich op het standpunt dat de tracékeuze in het Standpunt van de Minister van 10 oktober 2005 deugdelijk is gemotiveerd.

2.9.2. Ingevolge artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet, voor zover hier van belang, bepaalt de minister zijn standpunt met betrekking tot de aanleg van de hoofdweg. Het standpunt houdt in dat hij de aanleg van de hoofdweg of de medewerking daaraan al dan niet verder in overweging neemt.

Artikel 10, eerste lid, bepaalt dat indien het standpunt van de minister inhoudt dat hij de aanleg van de hoofdweg verder in overweging neemt, het standpunt tevens inhoudt welk tracé de voorkeur verdient.

Ingevolge artikel 7.37, eerste lid, van de Wet milieubeheer vermeldt de motivering van een besluit in ieder geval:

- a. de wijze waarop rekening is gehouden met de in het milieu-effectrapport beschreven gevolgen voor het milieu van de activiteit waarop het besluit betrekking heeft;
- b. hetgeen is overwogen omtrent de in het milieu-effectrapport beschreven alternatieven;
- c. hetgeen is overwogen omtrent de terzake van het milieu-effectrapport overeenkomstig artikel 7.20, derde lid, juncto artikel 3:15, eerste lid, van de Awb naar voren gebrachte zienswijzen en de overeenkomstig artikel 7.26 uitgebrachte adviezen.

2.9.3. In het Standpunt van de Minister van 10 oktober 2005, dat als bijlage B1 deel uitmaakt van de toelichting op het Tracébesluit, heeft de minister bepaald dat hij de verbreding van de A50 tussen Ewijk en Grijsoord verder in overweging neemt en heeft hij tevens bepaald welk tracé de voorkeur verdient. Daarbij heeft de minister een onderscheid gemaakt tussen het zuidelijke deel Ewijk-Valburg en het noordelijke deel Valburg-Grijsoord. Het onderhavige Tracébesluit heeft alleen betrekking op het noordelijke deel.

Voor het noordelijke deel wordt in het Standpunt van de Minister een voorkeur uitgesproken voor een verbreding met één rijstrook per rijrichting naar drie rijstroken. Oplossingen met spitsstroken, zoals voorzien in het MMA, of met reguliere rijstroken kunnen beide voldoende capaciteit bieden. Aangezien het hier gaat om een structurele oplossing en gelet op de kwetsbaarheid van de verbinding acht de minister drie reguliere rijstroken evenwel noodzakelijk. Naast de beperking van de kwetsbaarheid spelen belangrijke voordelen bij beheer en onderhoud, exploitatie en calamiteiten bij de keuze voor drie reguliere rijstroken een rol. Door de hogere exploitatiekosten van een spitsstrook blijkt een reguliere rijstrook ook goedkoper te zijn.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister hiermee deugdelijk gemotiveerd welk tracé de voorkeur verdient, waarbij rekening is gehouden met de in het MER beschreven milieugevolgen alsmede hetgeen is overwogen omtrent in het MER beschreven alternatieven en de ter zake van het MER naar voren gebrachte zienswijzen en ingebrachte adviezen.

De beroepsgrond faalt.

Verkeersgegevens

2.10. [appellanten sub 15], Stichting A50dB en [appellante sub 20] wijzen op discrepanties tussen de verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek in bijlage 12 bij het Tracébesluit, de verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan het luchtkwaliteitonderzoek in bijlage 6 bij het Tracébesluit en de verkeersgegevens zoals vermeld in tabel 1 van de toelichting bij het Tracébesluit.

2.10.1. Volgens het deskundigenbericht zijn voor zowel het akoestisch onderzoek als het luchtkwaliteitonderzoek de geprognoseerde verkeersintensiteiten (voor 2020) uit het Nieuw Regionaal Model Oost-Nederland (NRM-ON) gebruikt. Voor zover er verschillen bestaan tussen de geprognoseerde verkeersintensiteiten in het Tracébesluit enerzijds en genoemde onderzoeken anderzijds, zijn die te verklaren door het feit dat in het Tracébesluit is gerekend met de verkeersintensiteit per werkdag en in genoemde onderzoeken per weekdag, hetgeen tot een verschil van circa 10% leidt.

Tussen het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteitonderzoek bestaat er geen verschil in geprognoseerde verkeersintensiteiten voor het jaar 2020. In het akoestisch onderzoek is daarenboven de geluidbelasting berekend voor het jaar 2025 op basis van de inter- en extrapolatiemethode die is beschreven in de Leidraad verkeerskundige input milieustudies, versie 2.0 van 9 februari 2007. Daarbij is uitgegaan van een autonome groei van het wegverkeer in de periode 2020-2025 van 1%.

Geen aanleiding bestaat om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen. De Afdeling acht de vermeende discrepanties daarmee genoegzaam verklaard.

De beroepsgrond faalt.

2.11. Stichting A50dB wijst erop dat in tabel 3.4.1 van het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit voor het jaar 1999 voor het traject Grijsoord-Renkum wordt uitgegaan van 63.200 motorvoertuigen per etmaal, terwijl in tabel 3.4.1 van het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit voor hetzelfde jaar voor hetzelfde traject wordt uitgegaan van 69.500 motorvoertuigen per etmaal. Nu deze gegevens volgens de paragrafen 3.4 van beide onderzoeken zijn gebaseerd op tellingen, kan hier volgens Stichting A50dB geen verschil tussen bestaan.

2.11.1. De minister stelt dat in tabel 3.4.1 en bijlagentabel 1.1.2 van het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit voor het jaar 1999 verkeerde verkeersgegevens staan vermeld. Bij de geluidberekeningen voor het Tracébesluit zijn volgens de minister wel de juiste verkeersgegevens voor het jaar 1999 gebruikt, te weten de verkeersgegevens voor 1999 uit tabel 3.4.1 van het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit.

2.11.2. Volgens paragraaf 3.1 van het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit worden de verkeersgegevens over 1999 gebruikt voor het bepalen van de grenswaarden tussen de aansluitingen Heteren en Renkum, omdat op dit traject in het jaar 2000 door de realisering van weefvakken de weg is gewijzigd.

Volgens paragraaf 3.4 zijn de door Rijkswaterstaat aangeleverde verkeersgegevens van de A50 voor het jaar 1999 gebaseerd op tellingen. Deze gegevens betreffen de afgeronde weekdaggemiddelden van het aantal motorvoertuigen op de hoofdrijbaan.

Volgens paragraaf 5.2.4 is voor het cluster Heteren het aanbrengen van tweelaags ZOAB van km 158.3 tot km 161.8 op de hoofdrijbaan in beide richtingen een doelmatige maatregel. Voor zover daarmee niet de toekomstige geluidbelasting bij alle aanpassingswoningen wordt gereduceerd tot de grenswaarde, zijn voor deze woningen hogere grenswaarden vastgesteld.

2.11.3. Voor zover de beroepsgrond is beperkt tot het traject Grijsoord-Renkum zij opgemerkt dat bij het Tracébesluit voor dat traject geen gegevens over 1999 zijn gebruikt, omdat dit traject niet in 2000 is gewijzigd.

Voor zover de beroepsgrond tevens betrekking heeft op het traject Renkum-Heteren overweegt de Afdeling als volgt. Net als in het Tracébesluit is in het ontwerp-tracébesluit

alleen de aanleg van ZOAB op dat traject doelmatig geacht. Wel verschilt het Tracébesluit van het ontwerp-tracébesluit in het aantal woningen in het cluster Heteren waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld. Dit verschil kan mogelijk worden toegeschreven aan in het rekenmodel gehanteerde gegevens anders dan de gebruikte verkeersgegevens, nu er gezien het verweer van de minister van moet worden uitgegaan dat aan zowel het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit als het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit voor het jaar 1999 dezelfde verkeersgegevens ten grondslag liggen. Niet aannemelijk is gemaakt dat in het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit in zoverre van onjuiste verkeersgegevens is uitgegaan.

Het enkele feit dat in tabel 3.4.1 van het akoestisch onderzoek voor het jaar 1999 onjuiste waarden voor de verkeersintensiteit staan vermeld, tast de rechtmatigheid van het Tracébesluit niet aan.

De beroepsgrond faalt.

2.12. Stichting A50dB wijst erop dat in het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit voor het jaar 2006 voor het traject Grijsoord-Renkum wordt uitgegaan van een prognose van 75.400 motorvoertuigen per etmaal, terwijl in het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit voor het jaar 2008 voor hetzelfde traject wordt uitgegaan van een prognose van 71.500 motorvoertuigen per etmaal. Nu aan deze prognoses de veronderstelling ten grondslag ligt dat de verkeersintensiteit toeneemt, zou de geprognosticeerde verkeersintensiteit voor het jaar 2008 hoger en niet lager moeten liggen dan de geprognosticeerde verkeersintensiteit voor het jaar 2006. Bovendien blijkt uit verkeerstellingen van Rijkswaterstaat dat de verkeersintensiteit op het wegvak Grijsoord-Renkum 75.508 motorvoertuigen per weekdag in het jaar 2006 bedroeg en 76.576 motorvoertuigen per weekdag in het jaar 2008.

2.12.1. De minister wijst erop dat de verkeersgegevens voor het jaar 2006 in het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit met een andere methode zijn bepaald dan de verkeersgegevens voor het jaar 2008 in het akoestisch rapport bij het Tracébesluit. In 2007 is een nieuwe methode geïntroduceerd waarmee de verkeersgegevens voor het jaar 2008 in het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit zijn bepaald.

De verkeersgegevens voor het jaar 2008 zijn volgens de minister modelcijfers, omdat ten tijde van de opstelling van het akoestisch rapport de verkeerstellingen nog niet bekend waren. In het model is uitgegaan van een gemiddelde groei van de verkeersintensiteit over een groot aantal jaren, waarbij in tussenliggende jaren de afwijking groter kan zijn, aldus de minister.

Tenslotte stelt de minister dat bij de weergave van de verkeersgegevens voor het traject Grijsoord-Renkum voor het jaar 2006 in het ontwerp-tracébesluit een zetfout is gemaakt.

2.12.2. Volgens paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit zijn de door Rijkswaterstaat aangeleverde verkeersgegevens van de A50 voor het jaar 2008 gebaseerd op een lineaire extrapolatie van de meest recente telcijfers. Deze gegevens betreffen de afgeronde weekdaggemiddelden van het aantal motorvoertuigen op de hoofdrijbaan.

De gegevens voor het jaar 2008 in tabel 3.4.1 komen overeen met het door Rijkswaterstaat overgelegde Excel-bestand met verkeersgegevens dat als bijlage 6 bij het deskundigenbericht is gevoegd.

De verklaringen van de minister voor de verschillen tussen de gegevens voor het jaar 2008 enerzijds en die waarvan in het ontwerp-tracébesluit voor het jaar 2006 is uitgegaan alsmede de verkeerstellingen van Rijkswaterstaat anderzijds, komen de Afdeling niet onaannemelijk

voor. Niet aannemelijk is gemaakt dat in het akoestisch onderzoek dat aan het Tracébesluit ten grondslag ligt in zoverre van onjuiste gegevens is uitgegaan.

De beroepsgrond faalt.

2.13. [appellanten sub 7] en Vereniging Dorpsbelang Wolfheze betogen dat ten onrechte geen of althans onvoldoende rekening is gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de verbreding van de A50.

2.13.1. Volgens het deskundigenbericht blijkt uit het aan het Tracébesluit ten grondslag liggende verkeersmodel dat de verbreding van de A50 leidt tot een grotere toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal op het verbrede tracé dan zonder wegverbreding. Uit het deskundigenbericht is af te leiden dat dit verschil voor zowel het jaar 2020 als het jaar 2025 in de orde van 9% ligt. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen. Op grond hiervan kan niet worden geoordeeld dat de minister bij het nemen van het Tracébesluit geen of onvoldoende rekening heeft gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de verbreding van de A50.

De beroepsgrond faalt.

Verkeersmaatregelen

2.14. Gelderse Milieufederatie en anderen betogen dat het beschikbaar blijven voor hulpdiensten van de te sluiten verzorgingsplaats Kabeljauw onvoldoende is onderbouwd.

Stichting A50dB betoogt dat het benutten van de te sluiten verzorgingsplaatsen Kabeljauw en Meilanden als afsleepplaats in strijd is met de verkeersveiligheid vanwege het tegen het verkeer inrijden bij calamiteiten.

2.14.1. De minister betoogt dat het gebruik van de te sluiten verzorgingsplaats Kabeljauw door hulpdiensten de verkeersveiligheid vergroot. De minister wijst op de noodzaak van een plaats dicht bij de snelweg waar de hulpdiensten in geval van een grote calamiteit hun voertuigen kunnen opstellen. De minister voert voorts aan dat de locatie Kabeljauw vooral van groot belang is als veilige afsleepplaats voor voertuigen die betrokken zijn geraakt bij een calamiteit ten noorden van de verzorgingsplaats. De minister wijst in dit verband op het Calamiteitenplan in bijlage 4 bij Tracébesluit, waarin is vermeld dat parkeerplaats Kabeljauw beschikbaar blijft als afsleepplaats. Daarnaast stelt de minister dat bij zeer grote calamiteiten het verkeer tot stilstand komt, in welk geval de hulpdiensten zonder veel risico tegen de rijrichting in kunnen rijden.

2.14.2. In artikel 3, tweede lid, aanhef en onder f, van het Tracébesluit is bepaald dat vanwege het ontbreken van een vluchtstrook op de Neder-Rijnbrug ten behoeve van de verkeersveiligheid en incidentmanagement op de terreinen van de te sluiten verzorgingsplaatsen Meilanden en Kabeljauw opstel-/afsleepplaatsen voor hulpdiensten worden gecreëerd.

2.14.3. In het deskundigenbericht wordt geconcludeerd dat het gebruik van de te sluiten verzorgingsplaats Kabeljauw als opstel- of afsleepplaats voor hulpdiensten in verband met calamiteiten op de brug over de Neder-Rijn niet nodig is, omdat de aanrijdroutes van de hulpdiensten voornamelijk over parallelwegen naar de brug over de Neder-Rijn lopen. Bij een calamiteit op het knooppunt Grijsoord is de afstand om een voertuig af te slepen de helft korter wanneer de te sluiten verzorgingsplaats Kabeljauw als afsleepplaats beschikbaar blijft.

In het deskundigenbericht wordt voorts geconcludeerd dat op grond van het gestelde in het Calamiteitenplan in geval van een calamiteit op de Neder-Rijnbrug geen sprake zal zijn van

verkeersbewegingen tegen de reguliere richting over langere afstand. Dat sluit evenwel niet uit dat bij calamiteiten over kortere afstand tegen het verkeer wordt ingereden. Er is geen aanleiding in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen.

2.14.4. In aanmerking genomen dat de verkeersveiligheidsmaatregel van het creëren van opstel-/afsleeplaatsen voor de hulpdiensten op de terreinen van de te sluiten verzorgingsplaatsen Meilanden en Kabeljauw niet alleen van betekenis kan zijn voor de verkeersveiligheid en incidentmanagement op de Neder-Rijnbrug, maar ook voor de verkeersveiligheid en incidentmanagement elders op het tracé Valburg-Grijsoord, inclusief de knooppunten Valburg en Grijsoord zelf, heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de te sluiten verzorgingsplaatsen Kabeljauw en Meilanden beschikbaar dienen te blijven als opstel-/afsleeplaatsen voor hulpdiensten.

De beroepsgronden falen.

2.15. Stichting A50dB betoogt dat het opheffen van het inhaalverbod voor vrachtauto's onvoldoende is onderbouwd.

2.15.1. Ingevolge artikel 2, achtste lid, van het Tracébesluit wordt het bestaande inhaalverbod voor vrachtauto's op de oostelijke rijbaan tussen km 156,00 en km 170,70 en op de westelijke rijbaan tussen km 155,90 en km 168,90 opgeheven.

2.15.2. Volgens de toelichting op het Tracébesluit zal, indien het inhaalverbod voor vrachtauto's niet wordt opgeheven, door de hoge intensiteit van het vrachtverkeer in 2020 de rechter rijstrook te zwaar worden belast en zal het grote aantal vrachtauto's de toe- en afritten van Heteren en Renkum visueel afschermen van de gebruikers van de middelste en linker rijstrook. Gezien deze toelichting is er geen grond voor het oordeel dat de minister het opheffen van de bestaande inhaalverboden voor vrachtauto's op de oostelijke en westelijke rijbanen van het tracé niet deugdelijk heeft gemotiveerd.

De beroepsgrond faalt.

2.16. [appellanten sub 7] en Stichting A50dB hebben bezwaren met betrekking tot op- en afritten.

2.16.1. Het Tracébesluit ziet niet op de op- en afritten. De beroepsgronden betreffen derhalve niet de rechtmatigheid van het Tracébesluit.

Geluidhinder

2.17. [appellanten sub 7] betogen dat in strijd met het bepaalde in Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (PB 2002 L 189) (hierna: Richtlijn 2002/49/EG), de agglomeratie Arnhem-Nijmegen niet als agglomeratie met meer dan 250.000 inwoners vóór 30 juni 2007 is aangewezen.

2.17.1. De minister betoogt, onder verwijzing naar de Regeling omgevingslawaaï en artikel 3, aanhef en onder k, van Richtlijn 2002/49/EG, dat het niet in strijd is met richtlijn 2002/49/EG dat de agglomeratie Arnhem-Nijmegen niet is aangewezen.

2.17.2. Ingevolge artikel 3, aanhef en onder k, van richtlijn 2002/49/EG wordt in deze richtlijn verstaan onder agglomeratie: deel van het grondgebied van een lidstaat, als afgebakend door deze lidstaat, met een bevolking van meer dan 100.000 personen en een zodanige bevolkingsdichtheid dat de lidstaat het als een stedelijk gebied beschouwt.

Ingevolge artikel 7, eerste lid, voor zover hier van belang, dragen de lidstaten er zorg voor dat uiterlijk op 30 juni 2007 voor alle op hun grondgebied gelegen agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners strategische geluidbelastingkaarten over de situatie in het voorgaande kalenderjaar door de bevoegde autoriteiten worden opgesteld en in voorkomend geval goedgekeurd.

2.17.3. Met de Regeling omgevingslawaaai wordt uitvoering gegeven aan Richtlijn 2002/49/EG. Bij de Regeling omgevingslawaaai is de regio Arnhem-Nijmegen niet als agglomeratie als bedoeld in Richtlijn 2002/49/EG aangewezen.

Het Tracébesluit is niet genomen ter uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG. Het betoog dat de regio Arnhem-Nijmegen ten onrechte niet als agglomeratie als bedoeld in Richtlijn 2002/49/EG is aangewezen ziet derhalve niet op de rechtmatigheid van het Tracébesluit, waarbij de minister heeft uit te gaan van de nationale maatregelen die wel uitvoering geven aan deze richtlijn.

De beroepsgrond faalt.

2.18. [appellant sub 11], [appellant sub 10] en [appellante sub 20] betogen dat de minister het overgangsrecht behorende bij de Wet geluidhinder onjuist heeft toegepast.

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

d. het vaststellen van een tracébesluit waarvan het ontwerp, respectievelijk een gewijzigd ontwerp als bedoeld in artikel 11, eerste lid, respectievelijk artikel 14, eerste lid, van de Tracéwet is vastgesteld voorafgaand aan de inwerkingtreding van deze wet.

Ingevolge artikel VII, tweede lid, kunnen de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving zoals deze golden 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 wijzigingswet in werking getreden.

2.18.2. Het ontwerp-tracébesluit is vastgesteld op 30 maart 2007 en derhalve na de inwerkingtreding van voormelde wet, maar voor de eerste dag van de derde kalendermaand na inwerkingtreding van die 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 derhalve kunnen kiezen voor de toepassing van de Wet geluidhinder en de daarbij behorende regelgeving, zoals deze golden vóór 1 januari 2007. In het navolgende wordt onder de Wet geluidhinder en de daarbij behorende regelgeving verstaan de Wet geluidhinder en de regelgeving zoals die golden vóór voormelde datum (hierna: Wgh (oud)).

De beroepsgrond faalt.

2.19. Stichting A50dB betoogt dat de minister ten onrechte geluidonderzoeken uit de jaren negentig niet bij het Tracébesluit heeft betrokken.

2.19.1. Ingevolge artikel 102, eerste lid, van de Wgh (oud) stelt de minister ten behoeve van de vaststelling van de geluidbelasting vanwege een weg, voor het bepalen van het equivalente geluidniveau als omschreven in artikel 1, regels, inhoudende op welke wijze en met inachtneming van welke bestaande of te verwachten omstandigheden, de afwisselende niveaus van het ter plaatse optredende geluid worden vastgesteld, en op welke wijze uit de over een bepaalde periode verkregen uitkomsten het in vorengenoemde omschrijving bedoelde gemiddelde worden afgeleid.

Ingevolge het tweede lid kan de minister regels stellen omtrent de onderzoeken, bedoeld in dit hoofdstuk.

De in dit artikel bedoelde regels zijn uitgewerkt in het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002 (hierna: het RMV 2002).

2.19.2. Voor het bevoegd gezag bestaat geen ruimte om andere regels toe te passen dan die uit het RMV 2002. De Wgh (oud) voorziet er niet in dat geluidonderzoeken uit de jaren negentig, dus van vóór de inwerkingtreding van bedoelde regels, bij het Tracébesluit worden betrokken.

De beroepsgrond faalt.

2.20. De raad van de gemeente Renkum en [appellanten sub 15] betogen dat het door de minister gebruikte akoestisch rekenmodel geen recht doet aan de locale situatie. Uit het akoestisch rapport van 20 mei 2009 dat in opdracht van de raad van de gemeente Renkum door Schoonderbeek en Partners Advies B.V. is opgesteld en dat is gebaseerd op geluidmetingen blijkt volgens hen dat de geluidbelasting op een tweetal meetpunten ten oosten van de A50 2 tot 4 dB(A) hoger ligt dan de berekende geluidbelasting waarvan in het akoestisch model is uitgegaan.

[appellant sub 8] en [appellanten sub 13] betogen dat uit deze geluidmetingen blijkt dat de geluidbelasting ter hoogte van hun gevels hoger is dan die waarvan bij het Tracébesluit is uitgegaan.

2.20.1. De minister betoogt onder verwijzing naar de geschiedenis van de totstandkoming van het RMV 2002 en jurisprudentie van de Afdeling dat hij bij het Tracébesluit mocht uitgaan van het gebruikte akoestisch model.

2.20.2. Ingevolge artikel 3, eerste lid, van het RMV 2002 wordt het equivalente geluidniveau bepaald volgens de in bijlage II bij deze regeling beschreven standaardrekenmethode II.

Ingevolge het tweede lid kan in afwijking van het eerste lid het equivalente geluidniveau worden bepaald volgens de in bijlage I bij deze regeling beschreven standaardrekenmethode I, indien de desbetreffende situatie zich bevindt binnen het toepassingsgebied van die standaardrekenmethode I.

Ingevolge het derde lid kan in afwijking van het eerste en tweede lid het equivalente geluidniveau worden bepaald volgens de standaardmeetmethode, bedoeld in bijlage III bij deze regeling.

2.20.3. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 14 januari 2009 in zaak nr. [200800880/1](#)) vereist het RMV 2002 niet dat daadwerkelijk geluidmetingen worden verricht. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het RMV 2002 is de keuze tussen de verschillende methoden, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied, aan het bevoegd gezag. Mocht een belanghebbende met een andere, eveneens krachtens artikel 3

toepasbare, methode tot een ander resultaat (contra-expertise) komen dan het bevoegd gezag, dan beslist het bevoegd gezag welk resultaat maatgevend is.

Volgens het deskundigenbericht zijn uit de beschouwing van het door de minister gehanteerde akoestisch model geen fouten naar voren gekomen die een verklaring zouden kunnen zijn voor de geconstateerde verschillen tussen metingen en berekeningen. Ook is niet gebleken dat de berekeningen ter plaatse van het gebied waar de metingen hebben plaatsgevonden - tussen km 162.500 en km 166.500, waar zich ook de woningen van [appellant sub 8] en [appellanten sub 13] bevinden - zijn uitgevoerd buiten het toepassingsgebied van de rekenmethode. In het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting vanwege de verbreding van de A50 op de in het RMV 2002 voorgeschreven wijze berekend. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen.

In hetgeen in zoverre is aangevoerd bestaat daarom geen grond voor het oordeel dat het college niet mocht uitgaan van de in het akoestisch onderzoek uitgevoerde berekening van de geluidbelasting.

De beroepsgrond faalt.

2.21. [appellant sub 1] betoogt dat de cumulatie van de toename van het geluid als gevolg van het Tracébesluit met het geluid veroorzaakt door het rijden van treinen op het traject Utrecht-Arnhem ten onrechte niet, althans onvoldoende is meegewogen, nu in het Tracébesluit geen rekening is gehouden met de steeds hogere frequentie waarmee deze spoorlijn wordt gebruikt.

Stichting A50dB betoogt dat de minister miskent dat een beoordeling van cumulatieve effecten altijd een beoordeling binnen de aangewezen zone zal betreffen met geluidbronnen die daar buiten liggen. Ten onrechte is het geluid vanwege de N225 niet bij het akoestisch onderzoek betrokken.

Vereniging Dorpsbelang Wolfheze betoogt dat ten onrechte geen rekening is gehouden met het geluid van de A12, het spoor Arnhem-Ede-Wageningen en de Wolfhezerweg.

2.21.1. Uit artikel 157, eerste lid van de Wgh (oud), in samenhang met artikel 1a van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, volgt dat voor een woning waarop artikel 87f van de Wgh (oud) van toepassing is en die in twee of meer aanwezige geluidzones langs wegen als bedoeld in artikel 74 van de Wgh (oud) is gelegen, slechts hogere waarden kunnen worden vastgesteld indien de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een naar het oordeel van de minister onaanvaardbare geluidbelasting.

Nu voor de woning van [appellant sub 1] geen hogere waarden zijn vastgesteld, bestaat op grond van de Wgh (oud) geen verplichting tot het verrichten van onderzoek naar de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 1]. In zijn algemeenheid moet echter worden aangenomen dat de cumulatieve geluidbelasting ten opzichte van de geluidbelasting door afzonderlijke bronnen op zich bezien een negatieve invloed kan hebben op het woon- en leefklimaat en dat dit aspect in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet worden betrokken in de belangenafweging.

Volgens het deskundigenbericht kan uit de bijdrage van het spoorweglawaai aan de geluidbelasting van de buurwoningen van de woning van [appellant sub 1] worden afgeleid dat het spoorweglawaai ter plaatse van de woning van [appellant sub 1] niet zodanig is dat dit gecumuleerd met het wegverkeerslawaai tot een significant hogere geluidbelasting zal leiden. Gelet hierop is er geen aanleiding voor het oordeel dat de minister bij de afweging van de betrokken belangen zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de

cumulatieve geluidbelasting geen negatieve invloed heeft op het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning van [appellant sub 1].

De beroepsgrond van [appellant sub 1] faalt.

2.21.2. Uit bijlage 1.2 bij het akoestisch rapport blijkt dat, met uitzondering van de A12, verkeersgegevens van de door Stichting A50dB en Vereniging Dorpsbelang Wolfheze genoemde (spoor-)wegen zijn betrokken bij de berekening van de gecumuleerde geluidbelasting ter hoogte van de gevels van woningen waarvoor bij het Tracébesluit hogere waarden worden vastgesteld. Ter zitting is van de zijde van de minister verklaard dat ook de verkeersgegevens van de A12 en de A15 daarbij zijn betrokken, maar dat dit per abuis niet in het geluidrapport is vermeld. Er is geen aanleiding om aan de juistheid van deze verklaring te twijfelen.

Het enkele feit dat in het geluidrapport de onderzochte situatie niet volledig is weergegeven, betekent niet dat het onderzoek en de resultaten onjuist zijn.

De beroepsgronden van Stichting A50dB en Vereniging Dorpsbelang Wolfheze falen.

2.22. Stichting A50dB stelt dat voor veertig niet afgehandelde saneringswoningen een onjuiste maaiveldhoogte is ingevoerd in het akoestisch model waardoor de geluidbelasting op de woningen verkeerd is bepaald. Deze woningen zijn appartementen in het op hellend terrein gelegen verpleeghuis Beekdal aan de Utrechtseweg 60 te Renkum, waarvan ten onrechte de geluidbelasting op 13,5 meter hoogte niet is bepaald.

2.22.1. Volgens het deskundigenbericht is in het rekenmodel ten aanzien van deze appartementen op correcte wijze rekening gehouden met de maaiveldhoogte. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen.

De beroepsgrond faalt.

2.23. Stichting A50dB betoogt dat het vreemd is dat voor de van de weg afgekeerde woningen aan de Heelsumseweg 49 en 51 te Wolfheze wel hogere waarden zijn vastgesteld en voor de naar de weg toegedraaide woningen aan de Heelsumseweg 45 en 47 te Wolfheze niet.

2.23.1. Volgens het deskundigenbericht is de situatie in de omgeving van deze woningen niet onjuist gemodelleerd. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen.

De beroepsgrond faalt.

2.24. [appellant sub 10] stelt dat de woning aan [locatie 10] te [plaats] ten onrechte niet bij het akoestisch onderzoek is betrokken. Stichting A50dB stelt dat in het akoestisch model bij 46 woningen niet is uitgegaan van het juiste aantal bouwlagen, waardoor de geluidbelasting bij sommige woningen is onderschat.

2.24.1. Uit de reactie op het deskundigenbericht van 18 november 2009 blijkt dat Stichting A50dB de beroepsgrond toespitst op de negen hierna te vermelden woningen: te Wolfheze: Wolfheze 27D (Gelderse Roos), Balijeweg 7, Wolfhezerweg 38, Heelsumseweg 42 en Heelsumseweg 49; te Heelsum: Klein Zwitserlandlaan 2, Utrechtseweg 3, Utrechtseweg 23 en [locatie 10].

2.24.2. Bij het Tracébesluit is voor de woning aan de Wolfheze 27D (Gelderse Roos) te Wolfheze op een hoogte van 4,5 meter een hogere waarde vastgesteld van 52 dB(A). Nu in

het beroep van Stichting A50dB ervan wordt uitgegaan dat op deze hoogte een hogere waarde van 51 dB(A) is vastgesteld, mist het beroep in zoverre feitelijke grondslag. De beroepsgrond van Stichting A50dB faalt in zoverre.

2.24.3. De minister stelt onder verwijzing naar bladzijde 44 van het deskundigenbericht dat ten aanzien van een viertal door Stichting A50dB genoemde woningen in het akoestisch onderzoek geen bouwlagen zijn vergeten.

Volgens het deskundigenbericht is ten aanzien van de woningen aan de Balijeweg 7, de Wolfhezerweg 38 en de Heelsumseweg 49 te Wolfheze en de woning aan de Utrechtseweg 3 te Heelsum niet gebleken dat in het akoestisch onderzoek onvoldoende representatieve rekenpunten zijn gemodelleerd. Er is geen aanleiding in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen.

De beroepsgrond van Stichting A50dB faalt in zoverre.

2.24.4. In het akoestisch rapport bij het Tracébesluit is de geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Klein Zwitserlandlaan 2 te Heelsum op een hoogte van 7,5 meter niet beoordeeld. Uit een nadere beschouwing blijkt volgens de minister dat na het treffen van maatregelen de geluidbelasting op een hoogte van 7,5 meter 52 dB(A) bedraagt en daarmee onder de voor deze hoogte geldende grenswaarde van 54 dB(A) blijft. Gelet hierop is er geen grond voor het oordeel dat in zoverre ten onrechte geen hogere waarde is vastgesteld.

Het enkele feit dat het geluidrapport in zoverre een omissie kent tast de rechtmatigheid van het Tracébesluit niet aan.

De beroepsgrond van Stichting A50dB faalt in zoverre.

2.24.5. De minister stelt dat bij een recent uitgevoerde inventarisatie is gebleken dat de derde verdieping van de woning aan de Heelsumseweg 42 te Wolfheze mogelijk bewoonbaar is en dat uit een nadere akoestische berekening is gebleken dat daarvoor op een hoogte van 7,5 meter een hogere waarde van 51 dB(A) dient te worden vastgesteld.

Ten aanzien van de woning aan [locatie 10] te [plaats] is gebleken dat de tweede en mogelijk ook de derde verdieping van de woning bewoonbaar zijn en bij het akoestisch onderzoek hadden moeten worden betrokken. Uit een nadere akoestische berekening blijkt dat een hogere waarden van 60 dB(A) op 4,5 meter hoogte en 61 dB(A) op 7,5 meter hoogte dienen te worden vastgesteld.

Tenslotte is uit een nadere beschouwing gebleken dat voor de woning aan de Utrechtseweg 23 te Heelsum hogere waarden moeten worden vastgesteld van 51 dB(A) op 1,5 meter hoogte, 52 dB(A) op 4,5 meter hoogte en 53 dB(A) op 7,5 meter hoogte.

De beroepsgronden van Stichting A50dB en [appellant sub 10] slagen in zoverre. Het Tracébesluit komt in zoverre wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb voor vernietiging in aanmerking.

2.25. [appellanten sub 3] wijzen op bladzijde 42 van het akoestisch onderzoeksrapport alwaar ervan wordt uitgegaan dat in het cluster Renkum ten oosten van de A50 vijf woningen benoorden en acht woningen bezuiden de Utrechtseweg liggen, terwijl het gezien figuur 4.2.3 op bladzijde 40 omgekeerd is. Ten aanzien van de vijf noordelijke woningen en de acht zuidelijke woningen wordt apart beoordeeld of een geluidscherm kosteneffectief is. In beide gevallen is de conclusie dat dat niet zo is. Nu hierbij van een onjuiste voorstelling van zaken is uitgegaan, is deze conclusie mogelijk ook onjuist, aldus [appellanten sub 3].

2.25.1. De minister erkent dat de tekst van het akoestisch rapport in zoverre onjuist is. In plaats van "ten noorden van de Utrechtseweg" had hier volgens de minister moeten staan: ten noorden van de knik in de blauwe zichtlijn zoals aangegeven in figuur 4.2.3 op bladzijde 40.

Dat er twee doelmatigheidsafwegingen zijn gemaakt acht de minister juist, omdat tussen de woningen ten noorden en ten zuiden van de knik in de zichtlijn over een flink stuk langs de A50 geen woningen zijn gelegen.

2.25.2. Gezien de uitleg van de minister is er geen grond voor het oordeel dat de minister de doelmatigheidsafweging onjuist heeft uitgevoerd. Het enkele feit dat het geluidrapport in zoverre een verschrijving bevat tast de rechtmatigheid van het Tracébesluit niet aan.

De beroepsgrond faalt.

2.26. Stichting A50dB betoogt dat in strijd met het daarover gesloten bestuursakkoord nog niet op het hele traject zeer open asfaltbeton (hierna: ZOAB) is aangelegd.

2.26.1. De minister erkent dat dit inderdaad nog niet op het hele traject is gebeurd, maar wijst er terecht op dat dit buiten de reikwijdte van het Tracébesluit valt. Deze beroepsgrond raakt niet de rechtmatigheid van het Tracébesluit.

De beroepsgrond faalt.

2.27. Stichting A50dB betoogt dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening is gehouden met de achteruitgang van de geluiddemping van tweelaags ZOAB in de loop der tijd.

2.27.1. Ingevolge artikel 2, eerste lid, onder d, van het RMV 2002 wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau vanwege een weg rekening gehouden met de invloed van het wegdektype op de geluidemissie.

Ingevolge artikel 4 wordt bij een van dicht asfaltbeton afwijkend wegdektype het effect van het afwijkende wegdektype op de geluidemissie bepaald overeenkomstig de in bijlage V bij deze regeling beschreven methode.

2.27.2. In het deskundigenbericht wordt geconcludeerd dat de minister conform RMV 2002 de akoestische eigenschappen van de verschillende wegverhardingen in het rekenmodel heeft opgenomen. Er is geen aanleiding in zoverre te twijfelen aan de juistheid van het deskundigenbericht. Anders dan Stichting A50dB veronderstelt voorzien de Wgh (oud) en het RMV 2002 bij de bepaling van het equivalente geluidniveau vanwege een weg niet in het rekening houden met het afnemen van de akoestische eigenschappen gedurende de levensduur van het wegdek.

De beroepsgrond faalt.

2.28. [appellant sub 5] stelt dat er bij de berekening van de geluidbelasting ten onrechte van is uitgegaan dat het deel van de A50 waarop het Tracébesluit betrekking heeft reeds is voorzien van ZOAB, omdat daarover in de tachtiger jaren een bestuursakkoord is gesloten. Daardoor is volgens [appellant sub 5] de kosteneffectiviteit niet juist berekend. Door maatregelen te treffen kan een grotere reductie worden verkregen dan uit de berekening is gebleken, aldus [appellant sub 5].

2.28.1. De minister brengt naar voren dat eind jaren tachtig van de vorige eeuw de maximumsnelheid op veel rijkswegen is verhoogd van 100 km/uur naar 120 km/uur. Tussen

de minister en de minister van VROM is destijds afgesproken dat als compensatie voor de extra geluidproductie al deze wegen bij het eerstvolgend groot onderhoud van een wegdekverharding van ZOAB zouden worden voorzien. Dat betekent volgens de minister dat voor het akoestisch onderzoek op dergelijke wegen in elk geval voor de toekomstige situatie minimaal van ZOAB als wegdekverharding moet worden uitgegaan. Als er in de huidige situatie nog een wegdekverharding aanwezig is met een grotere geluiduitstraling dan ZOAB, zou dat tot gevolg kunnen hebben dat een te klein aanpassingsverschil berekend wordt. Daarom wordt voor dergelijke wegen ook voor de huidige situatie (voor dit onderzoek: 1999/2008) altijd ZOAB als wegdekverharding in het geluidmodel opgenomen, ook als dat in werkelijkheid nog niet is aangebracht.

De minister stelt dat het traject waarop het Tracébesluit ziet reeds grotendeels van enkellaags ZOAB is voorzien. In het geluidonderzoek is er evenwel van uitgegaan dat op het gehele traject enkellaags ZOAB ligt, hetgeen voor woningen gelegen aan gedeelten waar dicht asfaltbeton (hierna: DAB) ligt een lagere berekende geluidbelasting voor de huidige situatie tot gevolg heeft. Daardoor is volgens de minister het berekende verschil met de toekomstige situatie groter dan in werkelijkheid en ontstaat sneller een aanpassingssituatie.

2.28.2. Uit bijlage 19 bij het deskundigenbericht blijkt dat de hoofdrijbanen van het tracé grotendeels bestaan uit ZOAB. Alleen de oostelijke rijbaan tussen Heteren en de burg over de Neder-Rijn en het Beekdalviaduct zijn voorzien van DAB. In het deskundigenbericht wordt het standpunt van de minister dat met DAB een kleiner aanpassingsverschil berekend wordt dan met ZOAB in zijn algemeenheid onderschreven.

2.28.3. Gezien de uitleg van de minister komt het de Afdeling niet onjuist voor dat als uitgangspunt voor het geluidmodel is gehanteerd dat ten tijde van de onderscheidenlijke peiljaren het gehele traject waarop het Tracébesluit ziet reeds van ZOAB is voorzien. Daarbij heeft de Afdeling mede in aanmerking genomen dat het traject waarop het Tracébesluit ziet feitelijk reeds grotendeels van ZOAB is voorzien en dat, anders dan [appellant sub 5] veronderstelt, het hanteren van dit uitgangspunt niet nadelig is voor belanghebbenden.

De beroepsgrond faalt.

2.29. Stichting A50dB betoogt dat bij het Tracébesluit in strijd met artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht ten aanzien van de beoordeling van de doelmatigheid van te nemen geluidreducerende maatregelen niet een individuele belangenafweging heeft plaatsgevonden, maar dat de minimumregeling uit de Wgh (oud) is toegepast. [appellante sub 20] betoogt dat ten onrechte een strikte toepassing is gegeven aan het doelmatigheidscriterium.

[appellanten sub 3] betogen dat de minister in strijd met artikel 87f, vierde lid, en artikel 87g, zesde lid, van de Wgh (oud) hogere waarden heeft vastgesteld zonder een belangenafweging te maken of te overwegen aanvullende maatregelen te nemen.

[appellant sub 19] betoogt dat de bepaling van de doelmatigheid van geluidreducerende maatregelen ten onrechte is gerekend met normbedragen uit 2001.

2.29.1. Ingevolge artikel 87b, eerste lid, aanhef en onder h, van de Wgh (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 geluidbelasting vanwege die weg van 2 dB(A) of meer.

Ingevolge het vijfde lid bestaan overwegende bezwaren van financiële aard voor de toepassing van deze afdeling niet tegen maatregelen gericht op het terugbrengen van de

verwachte geluidbelasting van de gevel van woningen of andere geluidgevoelige gebouwen, onderscheidenlijk aan de grens van geluidgevoelige terreinen, waarvan de kosten in redelijke verhouding staan tot kwaliteit, aard en gebruik van de woning, het andere geluidgevoelige gebouw of het geluidgevoelige terrein en tot de doeltreffendheid van die maatregelen. Ingevolge artikel 87f, eerste lid, 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 geluidbelasting van de gevel, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, indien de geluidbelasting 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 ministers slechts toepassing geven aan het derde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg aan te leggen 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.

Ingevolge artikel 87g, eerste lid, 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 geluidbelasting van de gevel, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, indien de geluidbelasting 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 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 geluidbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg aan te leggen 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.

2.29.2. 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 Wgh (oud), heeft de minister doelmatigheidscriteria voor saneringswoningen en niet-saneringswoningen ontwikkeld. Daarbij heeft hij invulling gegeven aan de beleidsruimte die hem op grondslag van artikel 87f, vierde lid, en 87g, zesde lid, van de Wgh (oud), toekomt.

Voor het plaatsen van geluidschermen voor saneringswoningen geldt het zogenoemde schermcriterium, waarvoor is aangesloten bij de voormalige Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï (hierna: de uitvoeringsregeling). Voor het plaatsen van geluidschermen voor niet-saneringswoningen - ook wel aanpassingswoningen genoemd - wordt het zogenoemde maatregelcriterium gehanteerd dat eveneens aansluit bij de uitvoeringsregeling. Toepassing van deze beide doelmatigheidscriteria houdt in dat op basis van een aantal factoren een kosten-baten analyse wordt uitgevoerd, waarbij een vast normbedrag wordt gehanteerd. Verder is van belang dat de in deze analyse gehanteerde bedragen min of meer fictieve rekenbedragen zijn die als norm worden gebruikt om tot een vergelijking te kunnen komen.

In hetgeen Stichting A50dB, [appellanten sub 3] en [appellant sub 19] hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding deze systematiek in strijd met de Wgh (oud) en de daarop gebaseerde regelgeving dan wel anderszins onredelijk te achten. Vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 21 februari 2007 in zaak nr. 200600229/1.

De beroepsgronden falen.

2.30. Gelderse Milieufederatie en anderen, [appellanten sub 7] en Stichting A50dB betogen dat bij het Tracébesluit ten onrechte de maximumsnelheid niet is verlaagd teneinde de geluidbelasting te verminderen.

2.30.1. De minister stelt dat de standaard maximumsnelheid voor personenvoertuigen op autosnelwegen 120 km/uur bedraagt. Een belangrijke overweging om voor bepaalde weggedeelten de maximumsnelheid voor personenvoertuigen op 100 km/uur te stellen is dat een autosnelweg door of nabij stedelijk gebied loopt. Dat is hier niet het geval, aldus de minister.

2.30.2. Volgens het deskundigenbericht is het effect op de geluidbelasting van de verlaging van de maximumsnelheid voor personenwagens van 120 km/uur naar 100 km/uur marginaal. Er is geen aanleiding in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen. Gelet hierop heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat kon worden afgezien van het bij wijze van geluidreducerende maatregel verlagen van de maximumsnelheid voor personenwagens van 120 km/uur naar 100 km/uur op het traject waarop het Tracébesluit ziet.

De beroepsgrond faalt.

2.31. De raad van de gemeente Renkum en Vereniging Dorpsbelang Wolfheze betogen dat de kosten voor de aanleg van de eerste laag ZOAB ten onrechte ten laste komen van het budget voor geluidschermen. Enkellaags ZOAB ligt er immers al of had er al moeten liggen.

2.31.1. De minister stelt dat de kosten voor het aanbrengen van tweelaags ZOAB niet lager zijn wanneer er reeds enkellaags ZOAB ligt. Wanneer tweelaags ZOAB wordt aangelegd moet daarvoor het gehele wegdek worden vervangen ook wanneer reeds enkellaags ZOAB is aangelegd.

2.31.2. Ingevolge artikel 4, eerste lid, van het Tracébesluit wordt op beide rijbanen geluidreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van tweelaags ZOAB

aangelegd van km 155,30 tot km 167,50.

Ingevolge artikel 7, aanhef en twaalfde lid, worden om de negatieve effecten van de wegverbreding op natuur te verminderen, gelet op artikel 11, tweede lid, onder b, van de Tracéwet, als mitigerende maatregel gerealiseerd: toepassing van een geluidreducerend wegdek met minimaal de akoestische eigenschappen van tweelaags ZOAB, zoals beschreven in artikel 4, eerste lid, tussen km 167.50 en km 169,23.

2.31.3. Volgens de toelichting bij het Tracébesluit is het, teneinde de geluidbelasting van aanpassingswoningen te reduceren tot de voorkeurswaarde, doelmatig gebleken om tweelaags ZOAB (of een wegdek met dezelfde akoestische eigenschappen) aan te leggen op de hoofdrijbaan met uitzondering van de wegvakken km 156.30-158.30 en km 167.50-169.23. Om de geluidbelasting van het Natura 2000-gebied Veluwe te mitigeren zal ook tussen km 167.50 en km 169.23 tweelaags ZOAB worden aangebracht. Vervolgens is vanwege onderhoudstechnische redenen besloten om ook het resterende wegvak km 156.30-158.30 van tweelaags ZOAB te voorzien.

2.31.4. De, in rechtsoverweging 2.29.2 beschreven, door de minister gehanteerde systematiek brengt met zich dat voor zover het aanbrengen van tweelaags ZOAB een geluidreducerende maatregel is die voldoet aan het doelmatigheidscriterium als bedoeld in artikel 87b, vijfde lid, van de Wgh (oud), de kosten daarvan ten laste komen van het per cluster berekende maximum budget voor geluidreducerende maatregelen, waardoor er minder overblijft voor geluidschermen. Daarbij is het gezien de toelichting van de minister niet relevant of reeds enkellaags ZOAB aanwezig is of niet. Gelet hierop is er geen grond voor het oordeel dat de kosten voor de aanleg van tweelaags ZOAB ten onrechte ten koste gaan van het budget voor geluidschermen.

De beroepsgrond faalt.

2.32. [appellanten sub 3] betogen dat het aan de westzijde van het Beekdalviaduct te plaatsen achteroverhellende transparante geluidscherm het geluid naar de oostzijde zal weerkaatsen. Stichting A50dB betoogt dat onvoldoende is verzekerd dat de gemodelleerde geluidreductie met achteroverhellende geluidschermen kan worden bereikt.

2.32.1. De minister stelt dat uit onderzoek blijkt dat onder een hoek van 10 tot 20 graden geplaatste transparante geluidschermen een absorberend effect hebben dat vergelijkbaar is met dat van absorberende geluidschermen.

2.32.2. In het deskundigenbericht wordt geconcludeerd dat in het akoestisch onderzoek op juiste wijze rekening is gehouden met reflectie door het transparante scherm aan de westzijde van de A50. Daarbij is uitgegaan van 80% absorptie en 20% reflectie. Het deskundigenbericht komt de Afdeling in zoverre niet onjuist voor. Gelet hierop is er geen grond voor het oordeel dat de te plaatsen achteroverhellende geluidschermen niet de gemodelleerde reflecterende en absorberende eigenschappen hebben.

De beroepsgronden falen.

2.33. [appellant sub 1], [appellant sub 5], Vereniging Dorpsbelang Wolfheze en [appellante sub 20] betogen dat ten onrechte geen geluidscherm ter hoogte van Wolfheze wordt toegepast. [appellante sub 20] acht het ongeloofwaardig dat voor 83 woningen een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld en dat er vijf saneringswoningen en een geluidgevoelige locatie (De Gelderse Roos) zijn waarvoor geen doelmatige geluidwerende voorziening mogelijk is.

2.33.1. In het cluster Wolfheze bevinden zich zowel saneringswoningen als aanpassingswoningen. Volgens de in het Tracébesluit gevolgde systematiek wordt eerst beoordeeld of geluidreducerende maatregelen voor saneringswoningen doelmatig zijn en vervolgens of geluidreducerende maatregelen voor aanpassingswoningen doelmatig zijn. In navolging van hetgeen in rechtsoverweging 2.29.2 is overwogen, ziet de Afdeling in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding om deze systematiek in strijd met de Wgh (oud) en de daarop gebaseerde regelgeving of anderszins onredelijk te achten.

Volgens bijlage 4.4 van het geluidonderzoek is onderzocht of er voor de vijf saneringswoningen in het cluster Wolfheze een scherm kan worden geplaatst. Uit de gemaakte berekening blijkt dat met het scherm niet kan worden voldaan aan de vereiste reductie van de geluidbelasting met ten minste 5 dB voor de begane grond, waardoor de schermmaatregel niet doelmatig is.

Volgens bijlage 4.9 is voor de 103 geluidgevoelige bestemmingen in het cluster Wolfheze onderzocht of maatregelen kosteneffectief zijn, wat alleen voor de toepassing van tweelaags ZOAB het geval is. Aanvullende geluidschermen zijn niet doelmatig.

Er is geen aanleiding om aan de juistheid van de in het akoestisch rapport in zoverre gemaakte berekeningen te twijfelen. De minister heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat een geluidscherm ter hoogte van Wolheze niet doelmatig is.

De beroepsgrond faalt.

2.34. [appellant sub 10] en [appellant sub 11] betogen dat de langs de westelijke zijde van de A50 ter hoogte van Heelsum voorziene geluidschermen met een totale lengte van 940 meter en een hoogte van 2,5 meter niet lang en hoog genoeg zijn.

2.34.1. Volgens het deskundigenbericht is een hoger of langer scherm niet doelmatig. Er is geen aanleiding in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen. De minister is er niet toe gehouden om bij het Tracébesluit niet doelmatige geluidreducerende maatregelen te treffen.

De beroepsgrond faalt.

2.35. [appellant sub 1] betoogt dat voor zijn woning ten onrechte geen hogere waarden zijn vastgesteld, nu voor verder van de A50 gelegen woningen wel hogere waarden zijn vastgesteld.

[appellant sub 19] betoogt dat voor zijn woning op 1,5 meter hoogte ten onrechte geen hogere waarde is vastgesteld.

2.35.1. Volgens het deskundigenbericht blijkt uit het geluidonderzoek dat de woningen van [appellant sub 1] en [appellant sub 19] zijn aan te merken als aanpassingswoningen. Na het treffen van geluidreducerende maatregelen worden de grenswaarden van 55 en 56 dB(A) op 1,5 en 4,5 meter hoogte op de gevel van de woning van [appellant sub 1] en de grenswaarde van 55 dB(A) op 1,5 meter hoogte op de gevel van de woning van [appellant sub 19] in 2025 niet overschreden. Er is geen aanleiding om in zoverre te twijfelen aan de juistheid van het deskundigenbericht. Nu de grenswaarden niet worden overschreden, is het vaststellen van hogere waarden op grond van de Wgh (oud) niet vereist.

De beroepsgrond faalt.

2.36. Stichting A50dB betoogt dat voor verschillende woningen waar een geluidbelasting in

2025 is voorzien die ligt boven de bestaande grenswaarde, ten onrechte geen hogere waarde is vastgesteld. Daarnaast betoogt Stichting A50dB dat voor 17 woningen in 2025 een hogere geluidbelasting zal optreden dan de vastgestelde hogere waarden.

2.36.1. In het deskundigenbericht worden de 17 bedoelde woningen nader beschouwd en wordt ten aanzien daarvan geconcludeerd dat voor zover hogere waarden zijn vastgesteld, deze waarden overeenkomen met de geluidbelasting zoals deze resteert na het treffen van maatregelen. In de overige gevallen treedt volgens het deskundigenbericht geen toename van de geluidbelasting op waardoor geen hogere waarde vereist is. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen. Niet aannemelijk is gemaakt dat voor de door Stichting A50dB bedoelde woningen ten onrechte geen onderscheidenlijk te lage hogere waarden zijn vastgesteld.

De beroepsgrond faalt.

2.37. [appellant sub 11] betoogt dat voor zijn woning aan de [locatie 11] te [plaats] ten onrechte hogere waarden zijn vastgesteld.

Stichting A50dB betoogt dat voor de Utrechtseweg 50 te Renkum een onjuiste hogere waarde is vastgesteld. Na toepassing van maatregelen is de geluidbelasting in 2025 op 7,5 meter hoogte 51,82 dB(A). Vervolgens is een hogere waarde bepaald van 51 dB(A) terwijl dit 52 dB(A) had moeten zijn. Hierdoor zou de kosteneffectiviteitsberekening eveneens onjuist zijn.

2.37.1. Beide woningen zijn gelegen ten westen van de A50 in het cluster Renkum in de gemeente Renkum. Op 1 maart 1986 was de geluidbelasting op de gevels van deze woningen hoger dan 55 dB(A), zodat het gaat om een nog niet afgehandelde saneringssituatie. In die omstandigheid geldt een grenswaarde van 50 dB(A).

Voor de 64 nog niet afgehandelde saneringswoningen in dat cluster is ingevolge artikel 87g, zesde lid, van de Wgh (oud) onderzocht of geluidreducerende maatregelen konden worden getroffen. Uit bijlagetabel 4.5.1 bij het geluidonderzoek blijkt dat op grond van het zogenoemde schermcriterium een scherm van 940 m lang en 2,5 m hoog doelmatig is. Ondanks de aanleg van dit geluidscherm is de verwachte geluidbelasting op de door appellanten genoemde woningen hoger dan ingevolge artikel 87g, eerste lid, van de Wgh (oud) geldende voorkeursgrenswaarde voor saneringswoningen van 50 dB(A). Op grond van het derde lid zijn vervolgens hogere waarden vastgesteld.

Het beroep van [appellant sub 11] faalt.

2.37.2. Volgens bijlagetabel 3.2.3 is de geluidbelasting op een hoogte van 7,5 meter op de gevel van de Utrechtseweg 50 te Renkum in 2025 na het treffen van geluidreducerende maatregelen 51,82 dB(A). Bij het bestreden besluit is een hogere grenswaarde op 7,5 m vastgesteld van 52 dB(A).

De beroepsgrond van Stichting A50dB mist feitelijke grondslag.

2.38. Stichting A50dB stelt dat de Doorwerthsestraat 2A te Renkum, waarvoor bij het Tracébesluit hogere waarden zijn vastgesteld, niet bestaat.

2.38.1. De minister erkent dat de Doorwerthsestraat 2A niet bestaat. De minister ging er ten onrechte vanuit dat de woning aan de Doorwerthsestraat 2 was gesplitst.

2.38.2. Deze beroepsgrond slaagt. Het bestreden besluit komt in zoverre wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb voor vernietiging in aanmerking.

2.39. Stichting A50dB betoogt dat onbekend is welke geluidreductie wordt behaald met de voegovergangen op kunstwerken.

2.39.1. Ingevolge artikel 4, tweede lid, van het Tracébesluit worden de voegovergangen van alle bruggen en viaducten van de A50 tussen de knooppunten Valburg en Grijsoord aangepast ter verbetering van de akoestische eigenschappen.

2.39.2. In het deskundigenbericht wordt erop gewezen dat bij het Tracébesluit alleen behoeft te worden bepaald aan welke geluidgrenswaarden moet worden voldaan. De uitvoering van schermen en voegovergangen hoeft niet in het Tracébesluit te worden vastgelegd.

De beroepsgrond faalt.

2.40. [appellant sub 16] vreest geluidhinder als gevolg van de uitbreiding van de parkeercapaciteit van de verzorgingsplaats Weerbroek.

2.40.1. De minister betoogt dat er geen reden is om aan te nemen dat door uitbreiding van de reeds bestaande parkeerplaats Weerbroek, de geluidhinder ter plaatse van de woning van [appellant sub 16] zodanig zal toenemen dat een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat.

2.40.2. Ingevolge artikel 2, zevende lid, van het Tracébesluit worden op de verzorgingsplaats Weerbroek (km 157.80) minimaal 23 vrachtautoparkeerplaatsen en 23 autoparkeerplaatsen toegevoegd aan de reeds bestaande capaciteit.

2.40.3. Volgens het deskundigenbericht is de afstand van de woning tot de uitgebreide parkeerplaats Weerbroek 170 meter, waarmee ruimschoots wordt voldaan aan de richtafstand van 100 meter voor de stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties) uit de brochure "Bedrijven en Milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten uit 2007 (hierna: de VNG-brochure). Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen. De in de VNG-brochure genoemde afstanden zijn indicatief van aard en geven aan dat er in het algemeen van kan worden uitgegaan dat buiten de genoemde afstanden sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Gelet op de afstand van de woning van [appellant sub 16] tot de uitgebreide parkeerplaats Weerbroek, is er geen aanleiding voor het oordeel dat ten gevolge van de uitbreiding van de parkeerplaats Weerbroek ter plaatse van de woning van [appellant sub 16] een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat.

De beroepsgrond faalt.

2.41. [appellanten sub 3], [appellant sub 8], [appellanten sub 13], [appellant sub 16] en [appellant sub 19] betogen dat het Tracébesluit ten onrechte niet duidelijk maakt of, en, zo ja, welke geluidreducerende maatregelen aan hun woningen zullen worden getroffen. Volgens [appellanten sub 3] is het besluit daarmee in strijd met artikel 1, eerste lid, aanhef en onder h, aanhef en onder 3, van de Tracéwet.

2.41.1. Ingevolge artikel 1, eerste lid, aanhef en onder h, aanhef en onder 3, van de Tracéwet, voor zover hier van belang, wordt in deze wet verstaan onder tracé, indien het de aanleg of wijziging van een hoofdweg betreft: de aanduiding van de maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidbelasting van de gevel van woningen of andere geluidgevoelige gebouwen onderscheidenlijk aan de grens van geluidgevoelige terreinen als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Artikel 111a van de Wgh (oud) voorziet er - kort samengevat - in dat de gemeenteraad indien

met betrekking tot de gevels van aanwezige woningen een hogere geluidbelasting is vastgesteld, maatregelen treft met betrekking tot de geluidwering van die gevels om te bevorderen dat de geluidbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer dan 35 dB(A) (of 45 dB(A) voor saneringswoningen) bedraagt.

2.41.2. Artikel 4, leden 1 tot en met 6, van het Tracébesluit bevat een opsomming van geluidreducerende maatregelen. Het Tracébesluit is in zoverre niet in strijd met artikel 1 van de Tracéwet.

2.41.3. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 21 februari 2007 in zaak nr. 200600229/1) vloeit de plicht van de gemeenteraad tot het treffen van maatregelen rechtstreeks voort uit artikel 111a van de Wgh (oud). Anders dan appellanten kennelijk menen, bevat de Wgh (oud) en evenmin de Tracéwet de verplichting dat de minister in zijn besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden de concrete gevelmaatregelen noemt. Uit het wettelijke stelsel volgt dat het bouwakoestische onderzoek naar de wijze waarop de geluidwerende maatregelen aan de gevel van de woningen worden uitgevoerd teneinde aan de norm in de woningen van 35 dB(A) (onderscheidenlijk 45 dB(A)) te voldoen, plaatsvindt na het vaststellen van de hogere waarden. De minister behoefde een omschrijving van de eventueel te treffen maatregelen en de wijze en het tijdstip van uitvoering daarvan dan ook niet in zijn besluit op te nemen.

De beroepsgrond faalt.

2.42. [appellant sub 2] betoogt dat ondanks een toezegging gedaan op 7 januari 1992 door Rijkswaterstaat geen geluidwerende maatregelen worden getroffen aan zijn woonboerderij en de daarin gemaakte appartementen.

[appellant sub 8] betoogt dat zijn zienswijze in de beantwoordingsnota niet juist is weergegeven. Daardoor zou onvoldoende gewicht zijn toegekend aan de hem op 14 januari 2000 door Rijkswaterstaat gedane toezegging over het plaatsen van een geluidscherm.

2.42.1. Van concrete toezeggingen van de minister dat de bedoelde geluidwerende maatregelen zouden worden getroffen is niet gebleken. Reeds hierom kan een beroep op het vertrouwensbeginsel niet slagen.

De beroepsgrond faalt.

Luchtkwaliteit

2.43. Stichting A50dB betoogt dat de gevolgen van de in de toekomst te verwachten filevorming op de A50 ten onrechte niet zijn betrokken bij het luchtkwaliteitonderzoek. De bij het Tracébesluit getroffen maatregelen ter bestrijding van files zijn volgens Stichting A50dB ten hoogste zes jaar effectief.

2.43.1. Volgens het deskundigenbericht voorspelt het gebruikte verkeersmodel voor vier wegvakken filevorming in 2020. In het luchtkwaliteitonderzoek is daarmee rekening gehouden. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen. Deze beroepsgrond mist feitelijke grondslag.

De beroepsgrond faalt.

2.44. [appellanten sub 3] vrezen een verslechtering van de luchtkwaliteit aan de oostzijde van de A50 ten gevolge van het plaatsen van geluidschermen aan de westzijde. Daarom zouden ook aan de oostzijde schermen moeten worden geplaatst.

2.44.1. Volgens het deskundigenbericht treedt de door [appellanten sub 3] veronderstelde stuwning van zware deeltjes niet op, maar er is wel een zogenoemd lijwerveffect. Dit is een lichte onderdruk die optreedt aan de voet van het geluidsschermbaan en zich uitstrekt tot 5 meter ten oosten van het geluidsschermbaan. Dit effect is ten oosten van de 25 meter brede A50 weer uitgewerkt. Daarnaast wijst het deskundigenbericht erop dat het in het rekenmodel veronderstelde positieve schoorsteeneffect of schermffect aan de oostzijde van de A50 niet optreedt, omdat daar anders dan aan de westzijde tussen de weg en het rekenpunt geen scherm wordt geplaatst. De plaatsing van het geluidsschermbaan aan de westzijde van de A50 heeft volgens het deskundigenbericht noch een negatief noch een positief effect op de luchtkwaliteit aan de oostzijde van de A50. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen.

De beroepsgrond mist feitelijke grondslag.

2.45. [appellanten sub 7] pleiten in verband met de luchtkwaliteit voor het verlagen van de maximumsnelheid op de A50. Stichting A50dB betoogt dat in het luchtkwaliteitonderzoek ten onrechte geen aandacht is voor de 80 km/uur variant.

2.45.1. Het deskundigenbericht merkt op dat de 80 km/uur variant niet is onderzocht, maar wel de 120 km/uur en 100 km/uur varianten. Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt volgens het deskundigenbericht dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling in de 100 km/uur variant de uitstoot van NOx en PM10 in 2013 afneemt en in 2020 toeneemt. In de voorkeursvariant (grotendeels 120 km/uur) neemt de uitstoot van NOx en PM10 in zowel 2013 als 2020 toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Op het hoofdwegennet (A50, A12) worden met deze concentraties de daarvoor geldende grenswaarden evenwel niet overschreden. Voor het onderliggend wegennet zijn wel hogere waarden dan de grenswaarden vastgesteld, maar daarop zal de snelheidsbeperking op de A50 geen effect hebben, aldus het deskundigenbericht. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen. Aldus is er geen grond voor het oordeel dat de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit in de weg staan aan de keuze voor de voorkeursvariant. Dat de 80 km/uur variant niet is onderzocht kan hieraan niet afdoen.

De beroepsgrond faalt.

2.46. [appellant sub 10] stelt dat niet aan de luchtkwaliteitsnormen zal worden voldaan. Met hem vrezende [appellant sub 2], [appellant sub 6a] en [appellanten sub 7] dat als gevolg van het Tracébesluit de luchtkwaliteit zal verslechteren. [appellant sub 2] vreest door toename van het verkeer voor gezondheidsklachten ten gevolge van roet en zwevende deeltjes (PM10). Stichting A50dB stelt dat de toename van de jaargemiddelde concentratie NO2 op het onderliggend wegennet in strijd is met het principe van "Duurzaam Bouwen".

2.46.1. Aan het Tracébesluit ligt een luchtkwaliteitsrapport ten grondslag dat als bijlage 6 bij het Tracébesluit is gevoegd. De gevolgen van de realisatie van het Tracébesluit zijn in het luchtkwaliteitonderzoek getoetst aan de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).

2.46.2. Uit artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a en c, en tweede lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer volgt dat de minister, als de uitoefening van zijn bevoegdheid een tracébesluit te nemen gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, zijn bevoegdheid kan uitoefenen, als aannemelijk is gemaakt dat die uitoefening - kort gezegd - niet leidt tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde of niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is

opgenomen.

Ingevolge voorschrift 2.1, eerste lid, aanhef en onder b, van bijlage 2 geldt voor stikstofdioxide de volgende grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens: 40 microgram per m³ als jaargemiddelde concentratie, uiterlijk op 1 januari 2010.

Ingevolge voorschrift 4.1 van bijlage 2 gelden voor zwevende deeltjes (PM10) de volgende grenswaarden voor de bescherming van de gezondheid van de mens:

- a. 40 microgram per m³ als jaargemiddelde concentratie;
- b. 50 microgram per m³ als vierentwintig-uurgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal vijfendertig maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

Ingevolge artikel 2, tweede lid, van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), voor zover hier van belang, draagt uitoefening van een of meer bevoegdheden niet in betekenende mate bij indien aannemelijk is gemaakt dat, als gevolg van die uitoefening, de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM10) als stikstofdioxide niet de tijdelijke 1 % grens overschrijdt.

Ingevolge artikel 1 wordt in dit besluit en de daarop berustende bepalingen onder tijdelijke 1 % grens verstaan: 1 % van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM10) of stikstofdioxide.

2.46.3. Volgens het deskundigenbericht liggen de NO₂ en PM10 concentraties in de omgeving van het hoofdwegennet in 2013, wanneer de verbrede A50 wordt opengesteld, en in 2020, tien jaar na de aanvang van de verbreding, onder de daarvoor geldende grenswaarden. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen. Nu ervan moet worden uitgegaan dat de concentraties van NO₂ en PM10 langs het hoofdwegennet in 2013 en 2020 onder de daarvoor geldende grenswaarden liggen, falen deze beroepsgronden in zoverre.

2.46.4. Op enkele plaatsen op het onderliggend wegennet wordt in 2013 met de bijdrage van de gevolgen van de realisatie van het Tracébesluit de grenswaarde voor NO₂ wel overschreden. Die toenames blijven volgens het deskundigenbericht evenwel beperkt tot 0,4 microgram per m³, waarmee deze de tijdelijke 1 % grens uit het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) niet overschrijden. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen. Nu er daarnaast van moet worden uitgegaan dat de grenswaarden voor PM10 op het onderliggend wegennet met de bijdrage van de gevolgen van de realisatie van het Tracébesluit niet zullen worden overschreden, falen deze beroepsgronden ook in zoverre.

2.46.5. Ten aanzien van de vrees van [appellant sub 2] voor gezondheidsklachten als gevolg van roet en zwevende deeltjes (PM10) overweegt de Afdeling dat het gezondheidsrisico bij het stellen van de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit is betrokken en reeds hierom in deze procedure niet meer afzonderlijk aan de orde kan komen.

2.46.6. Het beroep op de principes van Duurzaam Bouwen, die volgens de toelichting van het Tracébesluit zullen worden gehanteerd bij de verbreding van de A50, faalt. Deze principes zien op de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan bouwprojecten. Zij staan los van de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit waaraan het Tracébesluit moet voldoen.

Natuur en landschap

2.47. Gelderse Milieufederatie en anderen stellen dat de begrenzing van het Natura 2000-

gebied Veluwe niet eenduidig is vast te stellen, nu deze is bepaald aan de hand van het wildkerend raster, waarvan de positie niet in enig document is vastgelegd. In het Natuurplan en de Natuurtoets wordt daarom ten onrechte geconcludeerd dat ten gevolge van het Tracébesluit geen areaalverlies optreedt, waardoor het Tracébesluit strijdig is met de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nbw 1998), aldus Gelderse Milieufederatie en anderen.

De raad van de gemeente Renkum, [appellant sub 5], [appellanten sub 7], [appellant sub 10], Stichting A50dB, Gelderse Milieufederatie en anderen, [appellante sub 20] en [appellant sub 21] betogen dat het Tracébesluit in strijd met de Nbw 1998, het overheidsbeleid voor de ecologische hoofdstructuur (hierna: EHS) en de Nota Mobiliteit leidt tot een onaanvaardbare toename van het geluid in de omliggende natuurgebieden. Daarnaast zou de berekening van de geluidbelasting in natuurgebieden niet juist zijn uitgevoerd. Piekgeluiden worden buiten beschouwing gelaten en er wordt ten onrechte uitgegaan van een geluidcontour van 43dB(A).

Gelderse Milieufederatie en anderen betogen dat ten onrechte is geconstateerd dat geen negatieve effecten voor het Natura 2000-gebied als gevolg van verlichting optreden. De gemaakte afweging op grond van het Uitvoeringskader verlichting zou in strijd zijn met de Richtlijn openbare verlichting in natuurgebieden, publicatie 112 uit 2000 van CROW, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, die uitgaat van het 'nee-tenzij'-principe.

Gelderse Milieufederatie en anderen betogen dat in de Natuurtoets ten onrechte is gesteld dat het Tracébesluit niet leidt tot een toename van stikstofdepositie in heidegebieden. Daarbij wordt erop gewezen dat de stikstofemissie voor 82-86% afkomstig is van vrachtverkeer, dat het vrachtverkeer in de periode 2013-2020 met 36,8% toeneemt en dat de aanname dat de uitstoot van stikstofdioxide door vrachtwagens in de betreffende periode halveert veel te optimistisch is.

2.47.1. Ingevolge artikel 1, aanhef en onder n, van de Nbw 1998, voor zover hier van belang, wordt in deze wet en de daarop rustende bepalingen onder Natura 2000-gebied verstaan:

1° gebied dat is aangewezen op grond van artikel 10a, eerste lid,

(...), of

3° gebied dat voorkomt op de lijst van gebieden van communautair belang, bedoeld in artikel 4, tweede lid, van Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PB L 206; hierna: Richtlijn 92/43/EEG).

Ingevolge artikel 19d, eerste lid, voor zover hier van belang, is het verboden om zonder vergunning van gedeputeerde staten, of in strijd met aan die vergunning verbonden voorschriften of beperkingen, projecten of andere handelingen te realiseren onderscheidenlijk te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstelling de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Zodanige projecten of andere handelingen zijn in ieder geval projecten of handelingen die de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied kunnen aantasten.

Ingevolge artikel 19f, eerste lid, maakt de initiatiefnemer voor projecten waarover gedeputeerde staten een besluit op een aanvraag om een vergunning als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, nemen, en die niet direct verband houden met of nodig zijn voor het beheer van een Natura 2000-gebied maar die afzonderlijk of in combinatie met andere projecten of

plannen significante gevolgen kunnen hebben voor het desbetreffende gebied, alvorens gedeputeerde staten een besluit nemen, een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstelling van dat gebied.

Ingevolge artikel 19g, eerste lid, kan, indien een passende beoordeling is voorgeschreven op grond van artikel 19f, eerste lid, een vergunning als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, slechts worden verleend indien gedeputeerde staten zich op grond van de passende beoordeling ervan hebben verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast.

2.47.2. Bij besluit van 24 maart 2000 is het gebied Veluwe aangewezen als speciale beschermingszone als bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 79/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (PB L 103). Ingevolge artikel 60a, vierde lid, van de Nbw 1998 gelden de besluiten van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit houdende de aanwijzing van gebieden ter uitvoering van Richtlijn 79/409/EEG als besluiten als bedoeld in artikel 10a. In zoverre voldoet het gebied derhalve aan de omschrijving van een Natura 2000-gebied in de Nbw 1998.

Ten tijde van het bestreden besluit was de Veluwe nog niet, ter uitvoering van Richtlijn 92/43/EEG, aangewezen in de zin van artikel 10a van de Nbw 1998. Het gebied was wel aangemeld als speciale beschermingszone als bedoeld in Richtlijn 92/43/EEG. Bij beschikking van 7 december 2004 is dit gebied geplaatst op de lijst van gebieden van communautair belang voor de Atlantische biogeografische regio. Ook in zoverre voldoet het gebied derhalve aan de omschrijving van een Natura 2000-gebied in de Nbw 1998.

2.47.3. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 13 januari 2010 in zaak nr. 200806565/1/R1 en drie andere nummers) komt de vraag of voor de uitvoering van het Tracébesluit een vergunning krachtens artikel 19d, eerste lid, van de Nbw 1998 kan worden verleend, in beginsel slechts aan de orde in een procedure omtrent die vergunning. Dat doet er niet aan af dat de minister het Tracébesluit niet had mogen vaststellen, indien en voor zover hij op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de Nbw 1998 aan de uitvoerbaarheid van het Tracébesluit in de weg staat.

Bij het inmiddels onherroepelijke besluit van 30 november 2009 hebben gedeputeerde staten van Gelderland in overeenstemming met gedeputeerde staten van Utrecht op grond van de artikelen 19d en 43 van de Nbw 1998 aan Rijkswaterstaat Oost-Nederland een vergunning conform de beschrijving in de aanvraag verleend voor de verbreding van de A50 van 2x2 naar 2x3 rijstroken op het traject Valburg-Grijsoord. Daarbij hebben gedeputeerde staten de volgende effecten van de gevraagde activiteiten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden Veluwe en Neder-Rijn beoordeeld: ruimtebeslag, verstoring door geluid, verstoring door licht, visuele verstoring, barrièrewerking en depositie. Gelet hierop is er geen grond voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de Nbw 1998 aan de uitvoerbaarheid van het Tracébesluit in de weg staat.

2.47.4. Ter zitting heeft de minister verklaard dat bij het Tracébesluit rekening is gehouden met de Nota Mobiliteit en dat is getoetst aan het 'nee, tenzij-kader' voor de EHS. Volgens de Nota Mobiliteit (deel III, kabinetsstandpunt, bladzijden 105 en 107) zal in de EHS de akoestische situatie in 2010 niet zijn verslechterd ten opzichte van het jaar 2000. In 2020 zal een verbetering zijn bereikt, om zo de gewenste akoestische kwaliteit in de EHS in 2030 te kunnen realiseren. Voor ingrepen die verband houden met infrastructurele werken, zoals onderhoud, aanleg en capaciteitsvergroting, worden de bepalingen uit de Flora- en faunawet,

de Natuurbeschermingswet, de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn nageleefd. Dit houdt onder meer in dat er in bepaalde gebieden een 'nee, tenzij-benadering' wordt gehanteerd. Voor de EHS betekent dit dat in die gebieden handelingen niet zijn toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er wel sprake is van een groot maatschappelijk belang. Indien de initiatiefnemer dit kan aantonen, moet er vervolgens voor een goede inpassing worden zorggedragen, waarna verzachtende maatregelen de schade beperken en de dan nog resterende schade wordt gecompenseerd.

De minister gaat er vanuit dat waar de A50 de EHS doorsnijdt in strijd met de doelstelling voor de EHS een verslechtering van de geluidkwaliteit optreedt. Na het nemen van geluidreducerende maatregelen acht de minister de resulterende verslechtering evenwel niet significant. Deze geluidreducerende maatregelen bestaan uit het toepassen van tweelaags ZOAB ten behoeve van natuur en het aanbrengen van 'stille' voegconstructies bij de verschillende kunstwerken. Verdere geluidreductie kan slechts worden gerealiseerd door het toepassen van geluidschermen langs de rijksweg, hetgeen volgens de minister vanuit ecologisch en landschappelijk oogpunt ongewenst is, omdat daarmee de realisatie van andere met de EHS na te streven doelen wordt gefrustreerd. In het Tracébesluit wordt, aldus de minister, een maximale projectspecifieke bijdrage geleverd aan het realiseren van de doelstellingen met betrekking tot een beperking van de geluidhinder ten behoeve van natuur.

Gelet op dit betoog is er geen grond voor het oordeel dat het Tracébesluit in strijd is met het in de Nota Mobiliteit geformuleerde beleid voor de EHS.

2.47.5. Volgens de Richtlijn openbare verlichting in natuurgebieden, die de minister tot uitgangspunt heeft genomen, blijft verlichting in de EHS achterwege, tenzij dat uit een oogpunt van verkeersveiligheid noodzakelijk is en er geen alternatieven beschikbaar zijn.

Uit de vergelijking tussen afbeelding 3.2 op bladzijde 11 van de Natuurtoets in bijlage 11 bij het Tracébesluit en figuur 6 op bladzijde 16 van het Natuurplan in bijlage 8 bij het Tracébesluit kan worden afgeleid dat het voor de verbreding van de A50 relevante deel van de EHS, dat niet tevens tot een Natura 2000-gebied behoort, ten oosten van de brug over de Neder-Rijn is gelegen.

Volgens de Projectspectifieke afwegingsnotitie verkeersveiligheid in bijlage 10 bij het Tracébesluit, vergt het ontbreken van een vluchtstrook op de Neder-Rijnbrug extra verkeersveiligheidsmaatregelen, waaronder openbare verlichting. Volgens de minister zal bij wijze van mitigerende maatregel de verlichting op Neder-Rijnbrug 's nachts op een sterkte van 20% branden en wordt deze voorzien van afscherpende armaturen.

Gelet hierop is er geen grond voor het oordeel dat het Tracébesluit in strijd is met het in de Richtlijn openbare verlichting in natuurgebieden geformuleerde beleid voor de EHS.

De beroepsgronden falen.

2.48. De raad van de gemeente Renkum, Stichting A50dB, Gelderse Milieufederatie en anderen, en [appellante sub 20] betogen dat het Tracébesluit ten aanzien van de te sluiten verzorgingsplaats Kabeljauw tegenstrijdigheden bevat en niet in overeenstemming is met het Landschapsplan en het Natuurplan.

2.48.1. De minister stelt dat in hoofdstuk 7 van het Landschapsplan per abuis is blijven staan dat alle verhardingen van de te sluiten verzorgingsplaats Kabeljauw verwijderd dienen te worden. Voor de inrichting van de verzorgingsplaats verwijst de minister naar het Natuurplan.

2.48.2. Ingevolge artikel 3, tweede lid, aanhef en onder f, van het Tracébesluit, voor zover hier van belang, wordt bij wijze van verkeersveiligheidsmaatregel vanwege het ontbreken van een vluchtstrook op de Neder-Rijnbrug op het terrein van de te sluiten verzorgingsplaats Kabeljauw een opstel-/afsleeplaats voor hulpdiensten gecreëerd.

Ingevolge artikel 7, aanhef en onder zes, zal bij wijze van mitigerende maatregel om de negatieve effecten van de wegverbreding op natuur te verminderen het faunaraster van de te sluiten verzorgingsplaats Kabeljauw worden verplaatst van de top naar de voet van de helling en de helling als leefgebied voor reptielen worden ingericht.

2.48.3. Volgens het deskundigenbericht zijn de maatregelen als genoemd in het Tracébesluit ten aanzien van de te sluiten verzorgingsplaats Kabeljauw niet tegenstrijdig. De verkeersveiligheidsmaatregel heeft betrekking op het verharde gedeelte van de huidige verzorgingsplaats, terwijl de mitigerende maatregel betrekking heeft op het talud van de huidige verzorgingsplaats. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen.

Het enkele feit dat in het Landschapsplan een onjuistheid over de te sluiten verzorgingsplaats Kabeljauw staat vermeld, tast de rechtmatigheid van het Tracébesluit niet aan.

De beroepsgrond faalt.

2.49. De raad van de gemeente Renkum, [appellanten sub 7], Stichting A50dB en [appellante sub 20] hebben bezwaren tegen de locatie en de uitvoering van het Ecoduct. Het Ecoduct zou niet breed genoeg zijn, de locatie zou niet vastliggen, het gebruik van de verzorgingsplaats Kabeljauw zou het functioneren van het Ecoduct verhinderen en er zou onvoldoende rekening zijn gehouden met archeologische waarden.

2.49.1. Volgens het deskundigenbericht is de bij het Tracébesluit bepaalde minimale effectieve breedte van het Ecoduct van 40 m voldoende en in overeenstemming met het Landschapsplan en het Natuurplan.

Ten aanzien van de locatie en de archeologische waarden wordt in het deskundigenbericht verwezen naar een memo van Rijkswaterstaat van 12 januari 2006 waarin drie verschillende locaties voor het Ecoduct zijn beoordeeld op tien aspecten, waaronder archeologische waarden en de ligging van verzorgingsplaats Kabeljauw. Volgens dit memo is de beoogde locatie met het oog op archeologische waarden geschikt. Gezien de ligging van verzorgingsplaats Kabeljauw is de beoogde locatie voor het Ecoduct minder geschikt, maar dit leidt er volgens het deskundigenbericht niet toe dat de nabijheid van het Ecoduct tot verzorgingsplaats Kabeljauw de doelmatigheid en effectiviteit van het Ecoduct zal beperken.

Er is geen aanleiding om in zoverre te twijfelen aan de juistheid van het deskundigenbericht. Gelet op het in zoverre aan het Tracébesluit ten grondslag liggende memo is er geen grond voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid tot de gekozen locatie en uitvoering van het Ecoduct heeft kunnen komen.

De beroepsgronden falen.

2.50. Stichting A50dB en [appellante sub 20] betogen dat niet vaststaat dat de benodigde ontheffingen/vergunningen op basis van de Flora- en faunawet en de Nbw 1998 zullen worden verkregen. [appellante sub 20] stelt dat voor de aanleg van het Ecoduct bosgebied en de daar levende vogels, waaronder de wespandief, de zwarte specht en de raaf, moeten wijken, zodat het Tracébesluit in zoverre in strijd is met de Nbw 1998. Voorts kan het Ecoduct niet gelden als mitigerende maatregel omdat tot de aanleg al eerder is besloten,

aldus [appellante sub 20] .

2.50.1. Zoals vermeld in rechtsoverweging 2.47.3 hebben gedeputeerde staten van Gelderland voor de verbreding van de A50 bij inmiddels onherroepelijk besluit van 30 november 2009 vergunning als bedoeld in de Nbw 1998 verleend. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft bij onherroepelijk besluit van 30 november 2009 ontheffing verleend van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet voor zover dit betreft het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de gladde slang, hazelworm, levendbarende hagedis en de zandhagedis. In zoverre mist deze beroepsgrond feitelijke grondslag.

2.50.2. Het Ecoduct maakt volgens het deskundigenbericht geen onderdeel uit van enig ander ruimtelijk orderingsbesluit. Er is geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen. De beroepsgrond van [appellante sub 20] dat tot de aanleg van het Ecoduct reeds eerder was besloten, wat daar verder ook van zij, mist eveneens feitelijke grondslag.

2.51. [appellante sub 20] betoogt dat uit het Tracébesluit niet blijkt hoe de beplanting langs het fietspad Wolfheze-Renkum gestalte krijgt.

2.51.1. Uit het Tracébesluit en het Landschapsplan is af te leiden dat delen van de bermen van de A50 langs de Veluwe geschikt zullen worden gemaakt voor reptielen, terwijl op andere delen de kieming van zaden wordt gestimuleerd.

De beroepsgrond mist feitelijke grondslag.

2.51.2. Stichting A50dB betoogt dat er onvoldoende budget is voor de uitvoering van de mitigerende en compenserende maatregelen genoemd in het MER.

2.51.3. In het Tracébesluit zijn wel de maatregelen, maar niet het budget daarvoor vastgelegd. Volgens de minister is het budget daarvoor aanwezig. Niet aannemelijk is gemaakt dat de financiële uitvoerbaarheid van de bij het Tracébesluit voorziene mitigerende en compenserende maatregelen niet gewaarborgd is.

De beroepsgrond faalt.

Externe veiligheid

2.52. Volgens [appellanten sub 7] en [appellante sub 20] is het aspect externe veiligheid onvoldoende onderzocht.

2.52.1. Ter beoordeling van het aspect externe veiligheid heeft de minister aansluiting gezocht bij de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uit juni 2004. Volgens deze circulaire dient aan het persoonsgebonden risico en het groepsrisico te worden getoetst.

In het deskundigenbericht wordt verwezen naar het Werkdocument externe veiligheid effecten. In het deskundigenbericht wordt geconcludeerd dat de verbreding van de A50 voor wat betreft het persoonsgebonden risico niet leidt tot een extern veiligheidsprobleem en dat het groepsrisico ten gevolge van de verbreding van de A50 niet verslechtert. Er is geen aanleiding in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft het college bij de beoordeling van de externe veiligheidsaspecten van de verbreding van de A50 in redelijkheid aansluiting kunnen zoeken

bij de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en is niet aannemelijk dat de minister deze externe veiligheidsaspecten onvoldoende heeft onderzocht.
De beroepsgrond faalt.

Evaluatie

2.53. [appellant sub 10] betoogt dat in het Tracébesluit ten onrechte niet is bepaald dat een nulmeting dient te worden uitgevoerd waarover een goedkeuringsbesluit dient te worden genomen alvorens de wegverbreding wordt aangevangen.

2.53.1. In artikel 11 van het Tracébesluit, voor zover hier van belang, is bepaald dat de minister, conform artikel 7.39 van de Wet milieubeheer, een evaluatie zal uitvoeren naar de feitelijke milieugevolgen. Voordat met de werkzaamheden wordt aangevangen zal een nulmeting worden uitgevoerd die als referentiekader zal fungeren voor de evaluatie.

2.53.2. Ingevolge artikel 7.39, eerste lid, van de Wet milieubeheer onderzoekt het bevoegd gezag dat een plan heeft vastgesteld of een besluit heeft genomen, de gevolgen die de uitvoering van dat plan, dan wel van dat besluit heeft voor het milieu, wanneer de in het plan, dan wel in het besluit voorgenomen activiteit wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen.

2.53.3. Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer, noch enige andere rechtsregel vereist dat de nulmeting aan goedkeuring dient te worden onderworpen.

De beroepsgrond faalt.

2.54. Stichting A50dB betoogt dat het evaluatieprogramma waarin het Tracébesluit voorziet, zich ten onrechte beperkt tot de in de Trajectnota/MER beschreven milieugevolgen.

2.54.1. De evaluatie betreft de in de Trajectnota/MER A50 Ewijk-Grijsoord en de in het kader van het Tracébesluit voorspelde milieugevolgen. Anders dan appellanten betogen is de evaluatie niet beperkt tot de Trajectnota/MER maar heeft deze ook betrekking op de bij het Tracébesluit voorspelde milieugevolgen.

De beroepsgrond mist feitelijke grondslag.

Schade

2.55. [appellanten sub 9], en [appellanten sub 13] vrezen schade aan hun woningen door trillingen veroorzaakt door het verkeer over de A50.

2.55.1. Volgens de minister is in de Trajectnota/MER het effect van trillingen die ontstaan door de wegverbreding onderzocht, waarbij is geconcludeerd dat het onwaarschijnlijk is dat trillingschade zal optreden. Niettemin heeft de minister toegezegd om de bestaande situatie vast te leggen om eventuele trillingschade als gevolg van het Tracébesluit te kunnen vaststellen.

2.55.2. Artikel 20d, eerste lid, van de Tracéwet, bepaalt dat indien een belanghebbende ten gevolge van een tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, de minister hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toekent.

2.55.3. Ingevolge artikel 12 van het Tracébesluit is de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.

2.55.4. Bij de beoordeling van de vraag of de minister het Tracébesluit in redelijkheid heeft

kunnen vaststellen, dient onder meer te worden betrokken of de minister heeft onderzocht welke schade kan optreden en of deze zodanig is dat het voorkomen daarvan zwaarder moet wegen dan het belang dat is gediend met de verbreding van de A50. Bij de beoordeling van de vraag of verweerder bij afweging van de betrokken belangen in redelijkheid het Tracébesluit kon vaststellen, dient voorts te worden betrokken dat ten aanzien van mogelijk optredende schade als gevolg van het Tracébesluit in ieder geval dient vast te staan dat er een regeling is voor de afhandeling van deze schade en welke regeling dat is.

2.55.5. Volgens de Trajectnota/MER kan door trillingen schade ontstaan bij zwaar vrachtverkeer en discontinuïteiten in het wegdek. Het door de minister gehanteerde beoordelingscriterium hierbij is het aantal woningen dat zich binnen 50 meter van de kant van de weg bevindt. Uit de in het kader van de Trajectnota/MER uitgevoerde berekeningen blijkt dat in alle onderzochte scenario's bij de verbreding van de A50 het aantal woningen binnen 50 meter van de kant van de weg niet of nauwelijks toeneemt. Aldus heeft de minister onderzocht welke schade mogelijk kan optreden en zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat schade door trillingen als gevolg van de verbreding van de A50 niet waarschijnlijk is. Voorts bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 niet voldoet voor vergoeding van mogelijke trillingschade als gevolg van de verbreding van de A50.

De beroepsgrond faalt.

2.55.6. [appellant sub 1], [appellanten sub 9], [appellanten sub 13] en [appellant sub 21] vrezen waardedaling van hun woningen.

2.55.7. Uit de toelichting bij het Tracébesluit blijkt dat de minister onderkent dat ten gevolge van de verbreding van de A50 waardevermindering van panden kan ontstaan. In dat verband wijst hij op de van toepassing zijnde Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999, waarop door belanghebbenden een beroep kan worden gedaan.

Niet is gebleken dat aan de belangen van [appellant sub 1], [appellanten sub 9], [appellanten sub 13] en [appellant sub 21] onvoldoende gewicht is toegekend en dat ten aanzien van de eventuele waardevermindering van hun woningen niet in redelijkheid volstaan kon worden met een verwijzing naar de ingevolge artikel 12 van het Tracébesluit van toepassing zijnde nadeelcompensatieregeling.

De beroepsgronden falen.

Conclusie

2.56. Het beroep van [appellant sub 6a] voor zover ingesteld namens [appellant sub 6b] en de erven [appellant sub 6c] is niet-ontvankelijk. Het beroep van [appellanten sub 7] voor zover ingesteld door mede-eigenaren van het NSW landgoed "Laaf Wolfheze" is eveneens niet-ontvankelijk.

De beroepen van [appellant sub 10] en Stichting A50dB zijn gegrond voor zover deze betrekking hebben op het ten onrechte geen hogere grenswaarden vaststellen voor de woning aan de Heelsumseweg 42 te Wolfheze op een hoogte van 7,5 meter, voor de woning aan [locatie 10] te [plaats] op hoogten van 4,5 en 7,5 meter en voor de woning aan de Utrechtseweg 23 te Heelsum op hoogten van 1,5, 4,5 en 7,5 meter. Het Tracébesluit komt in zoverre wegens strijd met 3:2 van de Awb voor vernietiging in aanmerking.

Het beroep van Stichting A50dB is eveneens gegrond voor zover het betrekking heeft op het ten onrechte hogere grenswaarden vaststellen voor de Doorwerthsestraat 2A te Renkum.

Ook in zoverre komt het Tracébesluit wegens strijd met 3:2 van de Awb voor vernietiging in aanmerking.

De beroepen zijn voor het overige ongegrond.

Proceskosten

2.57. De minister dient op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten van [appellant sub 10] en Stichting A50dB te worden veroordeeld. Voor het overige bestaat voor een proceskostenveroordeling geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van [appellant sub 6a] niet-ontvankelijk voor zover ingesteld namens [appellant sub 6b] en de erven [appellant sub 6c];

II. verklaart het beroep van [appellanten sub 7] niet-ontvankelijk voor zover ingesteld door mede-eigenaren van het NSW landgoed "Laaf Wolfheze";

III. verklaart de beroepen van [appellanten sub 10] en de stichting Stichting A50dB gedeeltelijk gegrond;

IV. vernietigt het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 6 februari 2009, voor zover daarbij voor de woning aan de Heelsumseweg 42 te Wolfheze op een hoogte van 7,5 meter, de woning aan [locatie 10] te [plaats] op hoogten van 4,5 en 7,5 meter en de woning aan de Utrechtseweg 23 te Heelsum op hoogten van 1,5, 4,5 en 7,5 meter geen hogere grenswaarden zijn vastgesteld, en voor zover daarbij voor de Doorwerthsestraat 2A te Renkum hogere grenswaarden zijn vastgesteld;

V. verklaart de beroepen voor het overige ongegrond;

VI. veroordeelt de minister van Verkeer en Waterstaat tot vergoeding van bij [appellanten sub 10] opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 688,25 (zegge: zeshonderdachtentachtig euro en vijftwintig cent), waarvan € 644,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;

VII. veroordeelt de minister van Verkeer en Waterstaat tot vergoeding van bij de stichting Stichting A50dB opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 840,85 (zegge: achthonderdveertig euro en vijftachtig cent), waarvan € 805,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

VIII. gelast dat de minister van Verkeer en Waterstaat aan [appellanten sub 10] het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) vergoedt, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;

IX. gelast dat de minister van Verkeer en Waterstaat aan de stichting Stichting A50dB het door haar voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. K. Brink, voorzitter, en mr. M.W.L. Simons-Vinckx en mr. G.N.

Roes, leden, in tegenwoordigheid van mr. T.L.J. Drouen, ambtenaar van Staat.
w.g. Brink w.g. Drouen
voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 28 juli 2010

375-579.