

ECLI	ECLI:NL:RVS:2010:2374
Datum uitspraak	25 augustus 2010
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 25 september 2009 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 9, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding (hierna: de wet) het wegaanpassingsbesluit A12 Utrecht - Maarsbergen (hierna: het wegaanpassingsbesluit) vastgesteld (200910009/1/M2).

Volledige tekst

200910009/1/M2 200910056/1/M2 200910354/1/M2 200910355/1/M2 201000005/1/M2
201000026/1/M2 201000037/1/M2 201000061/1/M2 201000063/1/M2 201000071/1/M2
Datum uitspraak: 25 augustus 2010

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellante sub 1], wonend te Driebergen-Rijsenburg, gemeente Utrechtse Heuvelrug,
2. [appellanten sub 2] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 2]),
3. [appellant sub 3],
appellanten,

en

1. de minister van Verkeer en Waterstaat,
2. het college van burgemeester en wethouders van Utrechtse Heuvelrug,
verweerders.

1. Procesverloop

Bij besluit van 25 september 2009 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 9, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding (hierna: de wet) het wegaanpassingsbesluit A12 Utrecht - Maarsbergen (hierna: het wegaanpassingsbesluit) vastgesteld (200910009/1/M2).

Bij besluit van 27 oktober 2009 heeft het college van burgemeester en wethouders van Utrechtse Heuvelrug op grond van artikel 10, eerste lid, van de wet een kapvergunning verleend voor het vellen van 25 bomen en acht beplantingsvakken staande op het wegvak A12 Bunnik-Driebergen, km. 70.50 tot 72.200 (200910354/1/M2).

Bij besluit van 6 november 2009 heeft het college op grond van artikel 10, eerste lid, van de

wet verkeersbesluiten voor de reconstructie van het kruispunt Arnhemsebovenweg-Drift te Driebergen-Rijsenburg (201000063/1/M2) en voor de reconstructie van de kruising van de A12 met de Hoofdstraat te Driebergen-Rijsenburg (201000071/1/M2) genomen. Bij besluit van 6 november 2009 heeft het college op grond van artikel 10, eerste lid, van de wet sloopvergunningen voor het slopen van een wegviaduct van de A12 over de Arnhemsebovenweg te Driebergen-Rijsenburg (200910354/1/M2) en voor het slopen van geluidsschermen ter hoogte van de noordzijde van de A12 tussen km. 71.99 en 72.25 en ter hoogte van de zuidzijde van de A12 tussen km. 71.88 en 72.23 te Driebergen-Rijsenburg (201000005/1/M2) verleend.

Bij besluiten van 6 november 2009 heeft het college op grond van artikel 10, eerste lid, van de wet bouwvergunningen voor het oprichten van een wegviaduct ten behoeve van de A12 over de Arnhemsebovenweg ter hoogte van km 72.070 te Driebergen-Rijsenburg (201000037/1/M2), voor het oprichten van geluidsschermen en grondkeringen langs de Noord- en Zuidzijde van de A12 tussen km. 71.460 en 80.912 te Driebergen-Rijsenburg en Maarn (201000061/1/M2), voor het oprichten van een wegviaduct ten behoeve van de A12 over de N225 (Hoofdstraat) ter hoogte van km. 71.425 te Driebergen-Rijsenburg (201000026/1/M2), en voor het bouwen van een fiets- en voetgangerstunnel onder de A12 en de spoorlijn Utrecht-Arnhem ter hoogte van de Bakkersweg en Kapelweg ter hoogte van km. 79.025 te Maarn (200910056/1/M2), verleend.

Tegen het wegaanpassingsbesluit heeft [appellante sub 1] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 28 december 2009, beroep ingesteld.

[appellante sub 1] heeft in voornoemde brief gesteld ook tegen de bij het wegaanpassingsbesluit behorende uitvoeringsbesluiten beroep in te stellen.

Bij brief van 31 december 2009 heeft [appellante sub 1] desgevraagd meegedeeld dat haar beroep wat betreft de uitvoeringsbesluiten ziet op de bovenvermelde vergunningen, met uitzondering van de bouwvergunning voor het bouwen van een fiets- en voetgangerstunnel onder de A12 en de spoorlijn Utrecht-Arnhem (200910056/1/M2).

Tegen laatstvermeld uitvoeringsbesluit (200910056/1/M2) heeft [appellant sub 2] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 30 december 2009, beroep ingesteld. Tegen dit uitvoeringsbesluit heeft ook [appellant sub 3] bij brief, bij de gemeente Utrechtse Heuvelrug ingekomen op 4 december 2009, beroep ingesteld. De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft deze brief met toepassing van artikel 6:15, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht doorgezonden naar de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ten einde deze te doen behandelen als een beroep.

De minister en het college hebben van verweer gediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht ten aanzien van het wegaanpassingsbesluit een deskundigenbericht uitgebracht. [appellante sub 1] heeft haar zienswijze daarop naar voren gebracht.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 24 juni 2010, waar [appellante sub 1], vertegenwoordigd door mr. A.M.H. Dellaert; [appellant sub 2], in persoon en bijgestaan door mr. E. Wiarda; [appellant sub 3], in persoon; de minister, vertegenwoordigd door mr. M. de Hoop, mr. R. Schoofs, L.T. Zuilhof MSc, ing. A.E. Brand, allen werkzaam bij het ministerie, en het college, vertegenwoordigd door mr. R.J. Lievaart, werkzaam bij de gemeente, zijn verschenen.

2.1. Overwegingen

I. Het wegaanpassingsbesluit

Algemeen

2.2. [appellante sub 1] is woonachtig [locatie] te Driebergen-Rijsenburg, gemeente Utrechtse Heuvelrug. [locatie] betreft één woning. Ten zuiden van deze woning ligt de Rijksweg A12. Ten noorden van deze woning ligt de spoorlijn Utrecht-Arnhem. De Drift wordt door de Arnhemse Bovenweg ontsloten.

Reikwijdte wegaanpassingsbesluit

2.3. Het wegaanpassingsbesluit betreft een project van structurele aard, zoals opgenomen onder de nummers 7, 8 en 9 van de bijlage, onder A, van de wet. Met het wegaanpassingsbesluit wordt ingevolge artikel 1, eerste lid, aanhef onder c, en tweede lid, aanhef en onder c, van dit besluit in samenhang gezien met kaart 6 bij dit besluit voorzien in de hierna vermelde aanpassingen van het wegvak Utrecht (knooppunt Lunetten)-Maarsbergen op de noordelijke en zuidelijke rijbanen.

2.3.1. Op het wegvak Driebergen-Maarn wordt tussen km 71,5 en km 77,5 aan de middenbermszijde een plusstrook gerealiseerd. Tussen km 71,5 en km 77,5 wordt de rijbaan verbreed van ca. 11 m naar ca. 13,40 m. Hierop worden gerealiseerd, een plusstrook van 2,75 m, een linkerrijstrook van 3,50 m, een rechterrijstrook van 3,35 m en een vluchtstrook van 3,10 m en aan de linkerszijde van de rijbaan een redresseerstrook van 0,70 m.

2.3.2. Op het wegvak Driebergen - Maarn wordt tussen km 70,9 en km 77,5 aan de middenbermszijde een plusstrook gerealiseerd. De rijbaan wordt tussen km 70,9 en km 71,8 verbreed van ca. 11 m naar ca. 13,40 m. Tussen km 71,8 en km 73,3 wordt de rijbaan verbreed van ca. 11 m naar ca. 14,85 m in verband met het aanleggen van een verlengde uitvoegstrook voor de afrit Driebergen. Vanaf km 73,3 tot km 77,5 geldt weer een rijbaanbreedte van ca. 13,40 m. Hierop worden gerealiseerd een plusstrook van 2,75 m, een linkerrijstrook van 3,50 m, een rechterrijstrook van 3,35 m en een vluchtstrook van 3,10 m en aan de linkerszijde van de rijbaan een redresseerstrook van 0,70 m.

2.4. Ingevolge artikel 7, eerste lid, van het Wegaanpassingsbesluit in samenhang gezien met kaart 6 bij dit besluit wordt, voor zover hier van belang, ter hoogte van de Drift een geluidwerende voorziening aangebracht van 5 m hoogte. De hoogte van de geluidwerende voorziening is bepaald ten opzichte van de nieuwe hoogte van de wegverharding.

Ingevolge het tweede lid wordt van km 65,5 tot km 82,2 op de noordelijke rijbaan en de zuidelijke rijbaan een geluidsreducerend wegdek aangebracht met minimaal de akoestische kwaliteit van tweelaags ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton).

Geluid

2.5. Op 1 januari 2007 zijn de wet van 5 juli 2006, houdende wijziging van de Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase, Stb. 350) en het Besluit geluidhinder in werking getreden. Uit het daarbij behorende overgangsrecht volgt dat de Wet geluidhinder zoals deze gold voor inwerkingtreding van de wet van 5 juli 2006, en de daarop gebaseerde regelgeving, zoals het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002, van toepassing zijn op dit geding.

2.5.1. Ingevolge artikel 5, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding, zoals deze destijds

luidde, zijn Afdeling 2A van hoofdstuk VI en artikel 111a van de Wet geluidhinder van overeenkomstige toepassing op de wegaanpassingsprojecten die in de bijlage, onder A, van de wet staan. Het bestreden besluit betreft projectnummers 7, 8 en 9 van de bijlage, onder A, van de Spoorwet wegverbreding, zoals deze destijds luidde.

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

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

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

2.5.3. Ingevolge artikel 87g, eerste lid, van de Wet geluidhinder (oud) is, behoudens het tweede tot en met vijfde lid, de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten hoogste toelaatbare 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 in dit lid bedoelde ministers slechts toepassing geven aan het derde tot en met vijfde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, tot de ingevolge het eerste of tweede lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

2.5.4. Uit bijlage 8.3/8.4 van het naar aanleiding van het door DHV uitgevoerde akoestisch onderzoek opgesteld rapport van september 2009 blijkt dat in 1986 de maximale waarde van de geluidbelasting op de maatgevende oostgevel van de woning [locatie] op 1,5 meter 60,17 dB(A) en op 5 meter hoogte 63,80 dB(A) was. Derhalve betreft deze woning, gelet op het bepaalde in artikel 87g, eerste lid, van de Wet geluidhinder een saneringssituatie.

Ter hoogte van de woning waar [appellante sub 1] woont, voorziet het wegaanpassingsbesluit in geluidschermen van 5 m tot 6 m hoog. Bovendien voorziet het wegaanpassingsbesluit voor het deel van de A12 dat langs deze woning loopt in de aanleg van tweelaags ZOAB op zowel de noordelijke als de zuidelijke rijbaan. Als gevolg van deze

maatregelen zal volgens het rapport de geluidbelasting op de oostgevel van de woning in 2022 na uitvoering van het wegaanpassingsbesluit afnemen tot maximaal 46,19 dB(A) op 1,5 m hoogte en 49,2 dB(A) op 4,5 m hoogte, zodat de geluidbelasting op de gevel van [appellante sub 1] blijft onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en geen hogere waarde voor de woning behoeft te worden vastgesteld.

2.6. [appellante sub 1] vreest dat de uitgangspunten die aan het ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit uitgevoerde akoestisch onderzoek ten grondslag liggen onjuist zijn, zodat onzeker is of met de voorgeschreven maatregelen de in beginsel ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de gevel van woning 50 dB(A) is. Daartoe wijst zij op de omstandigheid dat ter plaatse van haar woning geen metingen zijn verricht. Daarnaast is haars inziens in strijd met het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002 geen rekening gehouden met de akoestische effecten van nat wegdek.

2.6.1. De minister stelt dat op grond van de Wet geluidhinder bij wijziging van een rijksweg de geluidssituatie één jaar voor aanvang van de werkzaamheden en de geluidssituatie 10 jaar na openstelling van de weg worden vastgesteld. De geluidbelasting van deze toekomstige situatie kan volgens de minister onder verwijzing naar de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaaï 2002 slechts door middel van berekeningen en niet door middel van metingen worden vastgesteld. De in de Wet geluidhinder neergelegde grenswaarden, waaraan de berekende geluidbelasting moet worden getoetst, zijn gebaseerd op jaargemiddelde waarden. Dat betekent zijns inziens dat rekening is gehouden met de (toekomstige) jaargemiddelde verkeersintensiteiten op een weekdag. Effecten die slechts gedurende een beperkte periode optreden worden daarbij buiten beschouwing gelaten. Wel wordt bij de berekening overeenkomstig artikel 2, eerste lid, aanhef en onder h, van het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002 een zogenoemde "meteocorrectie" toegepast, teneinde rekening te houden met de invloed van verschillende windrichtingen, waardoor het geluidniveau ter plaatse van woningen op bepaalde momenten in het jaar kan fluctueren. Daarnaast wordt rekening gehouden van de hoogteligging van de weg, alsmede met reflectie van het geluid tegen objecten en met afscherming van het geluid door geluidschermen of andere obstakels, aldus de minister.

2.6.2. Ingevolge artikel 102 van de Wet geluidhinder (oud), voor zover relevant, stelt de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer regels voor het bepalen van het equivalente geluidniveau als omschreven in artikel 1 van de Wet geluidhinder.

Het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002 is een regeling als bedoeld in artikel 102 van de Wet geluidhinder (oud). Het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002 bevat regels voor het bepalen van het equivalente geluidniveau voor de vaststelling van de geluidbelasting vanwege een weg buiten een woning of ander geluidgevoelig gebouw en voor de wijze waarop akoestische onderzoeken worden uitgevoerd. Ingevolge artikel 3 van deze ministeriële regeling is daarvoor standaardrekenmethode II voorgeschreven.

2.6.3. In hetgeen [appellante sub 1] aanvoert, bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister de geluidbelastingen niet heeft kunnen vaststellen op basis van rekenmodellen. De Wet geluidhinder noch het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002 brengt een hiërarchie aan tussen de in de hiervoor genoemde regeling weergegeven bepalingsmethoden. Binnen hun toepassingsgebied is iedere methode toegestaan. De keuze tussen de verschillende methoden, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied, is aan het bevoegd gezag. Op grond van de wet is immers aan het bevoegd gezag opgedragen om het akoestisch onderzoek te verrichten. [appellante sub 1] heeft niet aannemelijk gemaakt dat metingen van de bestaande situatie in dit geval nauwkeuriger zijn dan berekeningen. Met de

minister moet hierbij worden aangetekend dat de toekomstige situatie alleen met behulp van modelberekeningen in kaart kan worden gebracht.

2.6.4. Ingevolge artikel 2, eerste lid, van het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai 2002 wordt bij de bepaling van het equivalente geluidsniveau vanwege een weg rekening gehouden met de maatgevende verkeersintensiteiten en de verkeersnelheden van de onderscheidene categorieën motorvoertuigen, de geluidemissies daarvan, bepaald op een wegdek van dicht asfaltbeton, de invloed van het wegdektype op de geluidemissie, de verzwakking van het geluid ten gevolge van de geometrische uitbreiding van het geluidsveld, de verzwakking van het geluid door absorptie van geluidsenergie in de atmosfeer, de invloed van de bodem op de geluidsoverdracht en de meteorologische invloeden op de geluidsoverdracht.

Het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai 2002 biedt bij de vaststelling van de equivalente geluidbelasting vanwege het wegdek geen aanknopingspunten om rekening te houden met andere dan eerstgenoemde omstandigheden die mogelijk effect hebben op die geluidbelasting. De minister heeft naar het oordeel van de Afdeling zich dan ook terecht op standpunt gesteld dat geen rekening gehouden behoeft te worden gehouden met de akoestische effecten van nat wegdek.

2.6.5. Deze beroepsgronden falen.

2.7. [appellante sub 1] betoogt dat de minister ten onrechte geen rekening heeft gehouden met geluidweerkaatsing op het geluidscherm en de schuur achter haar woning vanwege de achter de woning gelegen spoorlijn onderscheidenlijk de Rijksweg A12.

2.7.1. Ingevolge artikel 87b, eerste lid, onder h, van de Wgh wordt in deze wet verstaan onder aanpassing van een weg: 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 tweede artikellid wordt vanwege onze ministers bij het voorbereiden van de aanleg van een hoofdweg een akoestisch onderzoek ingesteld naar:

- a. de geluidbelasting die door woningen, door andere geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige terreinen binnen de zone van de hoofdweg vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg aan te leggen wegen of spoorwegen zouden worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidsoverdracht beperken;
- b. de doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen, om te voorkomen dat in de toekomst binnen de zone van de hoofdweg vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg aan te leggen wegen of spoorwegen optredende geluidbelasting van de onder a bedoelde objecten, de waarden die ingevolge de artikelen 87e tot en met 87i als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt, te boven gaan.

Ingevolge artikel 87d, derde lid, heeft het in het eerste lid bedoelde onderzoek tevens betrekking op die andere wegen of de niet te wijzigen of te verbreden gedeelten van de betrokken hoofdweg, indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de wijziging of verbreding van een hoofdweg zal leiden tot een aanpassing van andere wegen dan de te wijzigen of te verbreden hoofdweg of tot aanpassing van de niet te wijzigen of te verbreden gedeelten van de hoofdweg.

Ingevolge artikel 2, tweede lid, aanhef en onder d, van het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaai 2002 wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau vanwege de weg, afhankelijk van de situatie, bovendien rekening gehouden met de effecten op de

geluidemissie en geluidoverdracht, die het gevolg zijn van één of meer reflecties.

2.7.2. Het wegaanpassingsbesluit ziet naast de aanpassing van de rijksweg niet op de aanpassing van de achter de woning van [appellante sub 1] gelegen spoorweg.

Daargelaten de vraag of in deze omstandigheid artikel 87d, tweede en derde lid, van de Wet geluidhinder en artikel 2, tweede lid, aanhef en onder d van het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002 ertoe nopen om de geluidbelasting vanwege de spoorweg bij de berekening van de geluidbelasting te betrekken, overweegt de Afdeling dat de minister bij het verweerschrift een notitie heeft gevoegd van TNO waarin de geluidbelasting van railverkeer door middel van reflectie van het scherm is onderzocht. Volgens deze notitie leidt de geluidbelasting vanwege het railverkeer tot een verhoging van 0,7 dB(A) op de maatgevende gevel. Dit leidt niet tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Bij dit akoestisch onderzoek is een 'worst case'-scenario tot uitgangspunt genomen in die zin dat geen obstakels zijn gemodelleerd tussen de geluidbron (de spoorweg) en het geluidscherm. In werkelijkheid zijn tussen bron en geluidscherm woningen gelegen. [appellante sub 1] heeft in haar reactie op het deskundigenbericht noch ter zitting de juistheid van de uitgangspunten van het onderzoek en de uitkomsten daarvan betwist. De Afdeling komt de notitie van TNO niet onjuist voor.

2.7.3. Voor zover het beroep ziet op de omstandigheid dat de minister geen akoestisch onderzoek heeft verricht naar de geluidbelasting op de gevel aan de noordwestelijke zijde van de woning vanwege de reflectie van de geluidbelasting op de schuur, overweegt de Afdeling dat DHV op verzoek van de minister de reflectie van het geluid van de rijksweg op de woning van [appellante sub 1] vanwege haar schuur en de schuur op het perceel [locatie A] heeft onderzocht. Vanwege de reflectie door deze schuren neemt de geluidbelasting op de noordwestelijke gevel van de woning toe, maar overstijgt deze voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet. De geluidbelasting op de maatgevende oostelijke gevel blijft ongewijzigd. In het deskundigenbericht wordt de uitkomst van het onderzoek van DHV onderschreven. [appellante sub 1] heeft in haar reactie op het deskundigenbericht noch ter zitting de juistheid van de uitgangspunten van dit onderzoek en de uitkomsten daarvan betwist. De DHV-notitie komt de Afdeling, mede gezien het deskundigenbericht, niet onjuist voor.

2.7.4. Het bovenstaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op goede gronden op het standpunt heeft gesteld dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op de gevels van de woning van [appellante sub 1] niet wordt overschreden en derhalve geen hogere waarde ten aanzien van de gevels van de woning behoefde te worden vastgesteld. De beroepsgrond faalt.

Trillingen

2.8. [appellante sub 1] vreest trillinghinder en -schade te ondervinden als gevolg van het wegaanpassingsbesluit vanwege de toename van de verkeersintensiteit op de Rijksweg A12.

2.8.1. De minister stelt zich op het standpunt dat het niet aannemelijk is dat zich trillinghinder en -schade zullen voordoen als gevolg van het gebruik van de Rijksweg A12 door het verkeer. Hierbij betreft de minister dat de afstand van de woning van [appellante sub 1] tot aan de verharding van de rijksweg na aanpassing van die weg meer dan 50 m zal bedragen en de ondergrond van de weg van zand is en geen gaten en kuilen in de weg aanwezig zijn.

2.8.2. Volgens het deskundigenbericht is de afstand tussen de woning van [appellante sub 1] en de weg na de wegaanpassing minder dan 50 meter, namelijk 48 meter. De minister heeft dit ter zitting erkend.

De voelbaarheid van trillingen wordt volgens het deskundigenbericht bepaald door de zwaarst beladen vrachtwagens en niet door de verkeersintensiteit. Gezien de ondergrond, zijnde zand, en de omstandigheid dat het wegdek van snelwegen relatief weinig oneffenheden bevat, is het volgens het deskundigenbericht niet aannemelijk dat ten opzichte van de huidige situatie - ondanks de omstandigheid dat na de wegaanpassing afstand van de weg tot de woning kleiner is dan 50 meter - trillingen de fysische leefomgeving zullen beïnvloeden. Het deskundigenbericht komt de Afdeling in zoverre niet onjuist voor.

Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat, ondanks het feit dat de afstand van de woning tot weg na aanpassing kleiner zal zijn dan waar de minister van is uitgegaan, de minister niet ten onrechte geen aanleiding heeft gezien tot het doen van nader onderzoek met betrekking tot trillingen. Nu voor onaanvaardbare trillinghinder niet behoeft te worden gevreesd, heeft de minister zich op goede gronden op het standpunt gesteld dat schade door trillingen niet waarschijnlijk is.

De beroepsgrond faalt.

Schade

2.9. De Afdeling begrijpt het beroep van [appellante sub 1] in zoverre aldus dat zij van mening is dat zij schade zal leiden ten gevolge van het wegaanpassingsbesluit.

2.9.1. De minister stelt zich op het standpunt dat op grond van artikel 17, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding en artikel 15 van het wegaanpassingsbesluit een belanghebbende die schade zal leiden als gevolg van het bestreden besluit, een verzoek kan indienen om de schade vergoed te krijgen. De Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 is van toepassing. Hiervoor staat een zelfstandige procedure open.

2.9.2. Ingevolge artikel 15 van het wegaanpassingsbesluit kent, voor zover hier van belang, de minister van Verkeer en Waterstaat, indien een belanghebbende ten gevolge van het onherroepelijk wegaanpassingsbesluit of ten gevolge van een onherroepelijk besluit ter uitvoering van dit wegaanpassingsbesluit als bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding 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, op grond van artikel 17, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Ter invulling van het gestelde in artikel 17, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding, wordt de "Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999" gehanteerd, met uitzondering van artikel 2, eerste lid, van voornoemde regeling. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het wegaanpassingsbesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden.

2.9.3. Niet is gebleken dat aan de belangen van [appellante sub 1] onvoldoende gewicht is toegekend en dat ten aanzien van de eventuele schade niet in redelijkheid volstaan kon worden met een verwijzing naar de in artikel 15 van het wegaanpassingsbesluit genoemde Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Ook in zoverre slaagt het beroep niet.

II. Uitvoeringsbesluiten

Ontvankelijkheid beroep [appellante sub 1]

2.10. Ingevolge artikel 7, eerste lid, aanhef en onder a, b en c, van de Spoedwet

wegverbreding, voor zover hier van belang, is op de voorbereiding van de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) van toepassing, met dien verstande dat in afwijking van 3:11, eerste lid, van de Awb de aanvragen tot het nemen van de uitvoeringsbesluiten ter inzage worden gelegd, de ingevolge artikel 3:12 van die wet vereiste kennisgevingen worden samengevoegd in één kennisgeving, welke wordt gedaan door de minister, en zienswijzen naar voren kunnen worden gebracht door een ieder.

Ingevolge artikel 6:13 van de Awb, voor zover hier van belang, kan geen beroep worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijzen als bedoeld in artikel 3:15 van de Awb naar voren heeft gebracht.

Ingevolge artikel 3:16, eerste lid, van de Awb bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen zes weken. Ingevolge het tweede lid, voor zover hier van belang, vangt deze termijn aan met ingang van de dag waarop de aanvragen tot het nemen van de uitvoeringsbesluiten ter inzage zijn gelegd.

2.10.1. Vaststaat dat voorafgaand aan de terinzagelegging openbare kennisgeving van de aanvragen tot het nemen van de uitvoeringsbesluiten waartegen [appellante sub 1] beroep heeft ingesteld, heeft plaatsgevonden in de Staatscourant van 26 april 2004 (Stcrt. nr. 79, p. 14-15), alsmede in meerdere dag-, nieuws-, en huisbladen, waaronder het Utrechts Nieuwsblad van 26 april 2004. De aanvragen om de uitvoeringsbesluiten te nemen zijn - zoals in deze kennisgevingen is vermeld - op 27 april 2004 ter inzage gelegd. Gelet op artikel 3:16, eerste en tweede lid, van de Awb is de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen geëindigd op 8 juni 2004.

2.10.2. [appellante sub 1] heeft geen zienswijzen naar voren gebracht over de aanvragen om de uitvoeringsbesluiten te nemen. Niet gebleken is van omstandigheden op grond waarvan haar dit redelijkerwijs niet kan worden verweten. Hieruit volgt dat het beroep van [appellante sub 1] niet-ontvankelijk is voor zover het de door haar bestreden uitvoeringsbesluiten betreft.

Toepasselijkheid Spoedwet wegverbreding

2.11. [appellant sub 2] betoogt dat de bouwvergunning waarbij vergunning voor het bouwen van een fiets- en voetgangerstunnel onder de A12 en de spoorlijn Utrecht-Arnhem ter plaatse van de Bakkersweg en Kapelweg te Maarn is verleend, ten onrechte onder de werking van de Spoedwet wegverbreding is gebracht. In dit verband voert hij aan dat de desbetreffende fiets- en voetgangerstunnel niet is opgenomen als wegaanpassingsproject in de bijlage bij de Spoedwet wegverbreding, zodat de tunnel niet onder de reikwijdte van die wet valt.

[appellant sub 3] voert aan dat de fiets- en voetgangerstunnel niet noodzakelijk is, nu reeds een andere tunnel in de omgeving is gelegen.

2.11.1. De bouwvergunning van 6 november 2009 is verleend voor het bouwen van een fiets- en voetgangerstunnel onder de A12 en de spoorlijn Utrecht-Arnhem ter plaatse van de Bakkersweg en Kapelweg te Maarn.

Dit besluit is voorbereid overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 van de Spoedwet wegverbreding.

Ingevolge het eerste lid van artikel 8 van de Spoedwet wegverbreding bevordert de minister een gecoördineerde voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit en de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit.

In dit verband is in artikel 2, lid 1, onder c ("kunstwerken") van het wegaanpassingsbesluit -

dat bestaat uit de bepalingen, de overzicht- en detailkaarten en de bijlagen 1, 2 en 3 - bepaald, voor zover hier van belang, dat als bijkomende infrastructurele maatregel een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder de A12 en de spoorlijn bij de Bakkersweg Gemeente Utrechtse Heuvelrug wordt gerealiseerd.

Het wegaanpassingsbesluit voorziet dus expliciet in de realisering van de desbetreffende fiets- en voetgangerstunnel. Voor zover [appellant sub 2] en [appellant sub 3] zich niet met de fiets- en voetgangerstunnel konden verenigen hadden zij in rechte tegen het wegaanpassingsbesluit moeten opkomen. [appellant sub 2] en [appellant sub 3] hebben echter geen rechtsmiddelen tegen het wegaanpassingsbesluit aangewend. In dit geschil moet dan ook van de rechtmatigheid van het besluit tot realisering van de fiets- en voetgangerstunnel worden uitgegaan. Inhoudelijk bespreking van het bezwaar van [appellant sub 2] en [appellant sub 3] dat de fiets- en voetgangerstunnel ten onrechte onder de werking van de Spoorwet wegverbreding is gebracht en dat de tunnel niet noodzakelijk is, is bij de beoordeling van het besluit van 6 november 2009 niet aan de orde.

De beroepsgrond faalt.

Goede ruimtelijke onderbouwing

2.12. [appellant sub 2] betoogt dat het door hem bestreden uitvoeringsbesluit ten onrechte geen goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Hij voert hiertoe aan dat het desbetreffende uitvoeringsbesluit op grond van artikel 11, achtste lid, van de Spoorwet wegverbreding als projectbesluit moet worden aangemerkt, en dat een projectbesluit ingevolge artikel 3.10, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening van een goede ruimtelijke onderbouwing dient te zijn voorzien.

2.12.1. In artikel 11, achtste lid, van de Spoorwet wegverbreding is bepaald, voor zover hier van belang, dat voor zover het wegaanpassingsbesluit en het bestemmingsplan niet met elkaar in overeenstemming zijn, het besluit voor de uitvoering daarvan geldt als projectbesluit als bedoeld in artikel 3.29, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: de Wro).

Ingevolge artikel 3.29, eerste lid, van de Wro, voor zover hier van belang, kan de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ten behoeve van de verwezenlijking van een project van nationaal belang een projectbesluit nemen.

Ingevolge artikel 3.29, tweede lid, van de Wro, voor zover hier van belang, is artikel 3.10, tweede lid, van de Wro van overeenkomstige toepassing.

Ingevolge artikel 3.10, tweede lid, van de Wro bevat het projectbesluit een goede ruimtelijke onderbouwing.

Ingevolge artikel 1.1, eerste lid, onder f, van de Wro luidt de definitie van projectbesluit: besluit, inhoudende dat ten behoeve van de verwezenlijking van een project, dat een of meer bouwwerken, werken geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden of het daarbij behorende gebruik kan omvatten en dat afwijkt van het geldende bestemmingsplan, dit bestemmingsplan buiten toepassing blijft.

2.12.2. Anders dan [appellant sub 2] veronderstelt, ziet de zinsnede "het besluit voor de uitvoering daarvan" in artikel 11, achtste lid, van de Spoorwet wegverbreding niet op de besluiten ter uitvoering van een wegaanpassingsbesluit als bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de Spoorwet wegverbreding, maar op het wegaanpassingsbesluit zelf, namelijk het besluit tot aanpassing van de weg. Het wegaanpassingsbesluit zelf, en niet een afzonderlijk

besluit ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit, geldt als projectbesluit op grond van artikel 11, achtste lid, van de Spoorwet wegverbreding. Bij eventuele strijd met het geldende bestemmingsplan blijft dit bestemmingsplan in de besluitvorming over het wegaanpassingsbesluit, ten behoeve van de verwezenlijking van datzelfde wegaanpassingsbesluit, buiten toepassing. Voor zover [appellant sub 2] zich hiermee niet kan verenigen had hij in rechte moeten opkomen tegen het wegaanpassingsbesluit als zodanig. Zoals hierboven reeds vermeld heeft [appellant sub 2] geen rechtsmiddelen aangewend tegen het wegaanpassingsbesluit. Inhoudelijke bespreking van het bezwaar van [appellant sub 2] over het ontbreken van een goede ruimtelijke onderbouwing speelt bij de beoordeling van het besluit van 6 november 2009 daarom evenmin een rol. De beroepsgrond faalt.

Verkeersveiligheid en sociale veiligheid

2.13. [appellant sub 3] kan zich niet verenigen met de geprojecteerde locatie van de fiets- en voetgangerstunnel waarvoor bij het door hem bestreden uitvoeringsbesluit een bouwvergunning is verleend. In dit verband voert hij aan dat een fiets- en voetgangerstunnel ter plaatse zal leiden tot verkeersonveilige situaties, omdat de Kapelweg smal is en een scherpe bocht maakt, omdat tegenover de geprojecteerde aansluiting op de Kapelweg drie bestaande uitritten liggen, en omdat de verkeersintensiteit op de Kapelweg groot is. Tevens voert hij aan dat de fiets- en voetgangerstunnel zal leiden tot sociale onveiligheid.

2.13.1. Ingevolge artikel 44, eerste lid, onderdeel a, b, c, d, en e, van de Woningwet, zoals die luiden ten tijde van belang, mag alleen en moet een reguliere bouwvergunning worden geweigerd, indien - zakelijk weergegeven - het bouwen waarop de aanvraag ziet, niet aan de voorschriften van het Bouwbesluit of van de gemeentelijke bouwverordening voldoet, het bouwen in strijd is met het bestemmingsplan, het bouwwerk niet voldoet aan de redelijke eisen van welstand of voor het bouwen een vergunning ingevolge de Monumentenwet 1998 is vereist en deze niet is verleend.

2.13.2. Gelet op artikel 44 van de Woningwet dient het college uitsluitend te beoordelen of zich voor de bouwvergunning een van de in dat artikel opgenomen weigeringsgronden voordoet. Als dat niet het geval is, moet de bouwvergunning worden verleend. Als dat wel het geval is, moet de bouwvergunning worden geweigerd.

De verkeersveiligheid en de sociale veiligheid zijn geen weigeringsgronden als bedoeld in artikel 44, eerste lid, van de Woningwet. Het college heeft de gevraagde bouwvergunning reeds hierom terecht verleend.

De beroepsgrond faalt.

Conclusie

2.14. Het beroep van [appellante sub 1] is, voor zover ontvankelijk, ongegrond. De beroepen van [appellant sub 2] en [appellant sub 3] zijn ongegrond.

Proceskostenveroordeling

2.15. Ten aanzien van [appellante sub 1] en [appellant sub 2] bestaat voor een proceskostenveroordeling geen aanleiding. Wat betreft [appellant sub 3] is van kosten die voor vergoeding in aanmerking komen niet gebleken.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van [appellante sub 1] voor zover het zich gericht tegen de besluiten van het college van burgemeester en wethouders van de Utrechtse Heuvelrug van 27 oktober 2009 onderscheidenlijk 6 november 2009 niet-ontvankelijk;

II. verklaart het beroep van [appellante sub 1] gericht tegen het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat van 25 september 2009 voor het overige ongegrond

III. verklaart de beroepen van [appellanten sub 2] en [appellant sub 3] gericht tegen het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de Utrechtse Heuvelrug van 6 november 2009 ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. K. Brink, voorzitter, en mr. W.D.M. van Diepenbeek en mr. Th.C. van Sloten, 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 25 augustus 2010

375-584.