

ECLI	ECLI:NL:RVS:2010:BO2911
Datum uitspraak	4 november 2010
Inhoudsindicatie	Bij besluit van augustus 2010 heeft de minister krachtens artikel 15 van de Tracéwet het tracébesluit Rijksweg 74 vastgesteld. Dit besluit is op 16 augustus 2010 ter inzage gelegd.

Volledige tekst

201008134/3/M2.

Datum uitspraak: 4 november 2010

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak van de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op een verzoek om het treffen van een voorlopige voorziening (artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht) in het geding tussen onder meer:

de stichting Stichting Geen Twee Snelwegen, gevestigd te Venlo, en anderen, hierna tezamen en in enkelvoud: GTS,
verzoekers,

en

de minister van Verkeer en Waterstaat, thans: Infrastructuur en Milieu,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van augustus 2010 heeft de minister krachtens artikel 15 van de Tracéwet het tracébesluit Rijksweg 74 vastgesteld. Dit besluit is op 16 augustus 2010 ter inzage gelegd.

Tegen dit besluit heeft onder meer GTS bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 24 september 2010, beroep ingesteld.

Bij brief van dezelfde datum heeft GTS de voorzitter verzocht een voorlopige voorziening te treffen.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

GTS heeft nadere stukken ingediend.

De voorzitter heeft het verzoek ter zitting behandeld op 28 oktober 2010, waar van de zijde van GTS mr. J.G. Bos en mr. G.J.M. Cartigny, advocaten te Rotterdam, en ing. A.W.M. Persoon, drs. P.T.H.A. Wermenbol, drs. F.A.A. Stapels, P.G. van Veen en F.J. du Buy, en van de zijde van de minister mr. E.C.M. Schippers, advocaat te Den Haag, en ir. F.M.W. Fieman,

drs. J. Weijsters, ir. R.G. Roepers, ing. H.G.J. Knoet, mr. M.M.H.J. Vroemen, ir. P.S.J. Flapper, ing. G.J.M. Sniekers, drs. H.C. Meuldijk en drs. M. Bakermans, allen werkzaam bij het ministerie, zijn verschenen.

2. Overwegingen

2.1. Het oordeel van de voorzitter heeft een voorlopig karakter en is niet bindend in de bodemprocedure.

Het bestreden tracébesluit

2.2. Het tracébesluit voorziet, kort weergegeven, enerzijds in de aanleg van een 1,8 km lange snelweg (RW74) als verbinding van de A73 naar de Bundesautobahn 61 (BAB61) in Duitsland, en anderzijds in een aantal aanpassingen van de A73 in verband met de aanleg van deze verbinding. De besluitvorming over dit project is gestart in 1995. In 2001 is een Trajectnota/MER ter inzage gelegd en in 2004 is een ontwerp-tracébesluit opgesteld. In 2009 is een nieuw ontwerp-tracébesluit opgesteld, op basis waarvan het thans bestreden tracébesluit is genomen.

In het tracébesluit is gekozen voor de zogenoemde Plateauvariant. In deze variant sluit RW74 ten zuidwesten van Venlo aan op de A73, en loopt min of meer rechtstreeks door tot de aansluiting op BAB61. Bij de voorbereiding van het besluit is ook de zogenoemde Klagenfurtvariant in beschouwing genomen. In deze variant sluit RW74 ten noordoosten van Venlo aan op de A67, en loopt vervolgens in een boog om Venlo heen om aan te sluiten op BAB61.

Het verzoek van GTS

2.3. GTS verzoekt om het tracébesluit bij wijze van voorlopige voorziening te schorsen, omdat volgens hem de Klagenfurtvariant en niet de Plateauvariant zou moeten worden aangelegd. De door GTS tegen het tracébesluit aangevoerde gronden hebben met name betrekking op, kort weergegeven, de milieu-effectrapportage, de gehanteerde verkeersprognoses, de keuze voor het tracé, de omvang van het tracé, luchtkwaliteit, de vaststelling van geluidsreducerende maatregelen en van hogere waarden voor geluid, en op ecologische effecten.

Wijze van beoordeling van het verzoek

2.4. Ter zitting is gebleken dat openstelling van RW74 niet zal plaatsvinden voordat de Afdeling uitspraak op de tegen het tracébesluit ingestelde beroepen heeft gedaan. De door GTS gevreesde effecten van de openstelling van de weg voor de omgeving zullen zich dus niet op korte termijn voordoen. In zoverre bestaat er aan de zijde van GTS niet een spoedeisend belang dat vergt dat, in afwachting van de behandeling van de beroepen, een voorlopige voorziening wordt getroffen. Wel zal Rijkswaterstaat voorbereidende werkzaamheden uitvoeren die nodig zijn voor de aanleg van de weg. De minister hecht een groot belang aan het zo spoedig mogelijk realiseren van het project. Hij aanvaardt daarbij dat bij een voor hem negatieve uitspraak op de beroepen, het risico bestaat dat de reeds uitgevoerde werkzaamheden ongedaan moeten worden gemaakt.

Onder deze omstandigheden ziet de voorzitter slechts aanleiding voor het treffen van een voorlopige voorziening, indien er gezien de beroepsgronden van GTS ernstig aan moet worden getwijfeld dat kan worden besloten tot aanleg van RW74 op de in het tracébesluit gekozen wijze.

Milieu-effectrapportage

2.5. GTS betoogt dat de gegevens in het in 2001 opgestelde milieu-effectrapport redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd. Het project waarvoor het milieu-effectrapport is opgesteld is volgens hem bovendien ingrijpend gewijzigd, omdat in afwijking van het milieu-effectrapport is voorgenomen om op de A73 weefvakken en geluidschermen te plaatsen, en is voorzien in een andere inrichting van het knooppunt A73-RW74. Om deze redenen is volgens hem voor het nemen van het tracébesluit ten onrechte niet een nieuwe procedure tot vaststelling van een milieu-effectrapport doorlopen. Hij wijst er verder op dat naast het milieu-effectrapport gebruik is gemaakt van drie nieuwe rapporten uit juli 2010. Deze rapporten zijn volgens hem een (aanvullend) milieu-effectrapport, waarover een advies van de commissie voor de milieu-effectrapportage had moeten worden gevraagd. Verder is volgens hem niet het gehele traject tussen Zuiderbrug en het knooppunt Zaarderheiken in het milieu-effectrapport betrokken, en is in het milieu-effectrapport ten onrechte geen aandacht besteed aan luchtkwaliteit en natuur.

2.5.1. Ingevolge artikel 7.27, eerste lid, van de Wet milieubeheer, voor zover hier van belang, neemt het bevoegd gezag een besluit niet dan nadat toepassing is gegeven aan de artikelen 7.12 tot en met 7.26. De artikelen 7.12 tot en met 7.26 beschrijven, kort weergegeven, de procedure bij het opstellen van een milieu-effectrapport.

Ingevolge artikel 7.27, tweede lid, neemt het bevoegd gezag een besluit evenmin, indien de gegevens die in het milieu-effectrapport zijn opgenomen, redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd in verband met aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden waarvan bij het maken van het milieu-effectrapport is uitgegaan.

2.5.2. De voorzitter merkt allereerst op dat een milieu-effectrapport zelf niet een besluit omtrent een bepaald project inhoudt. Het rapport wordt opgesteld om voldoende milieu-informatie te verzamelen om tot besluitvorming over een project over te gaan. De in die besluitvorming (uitmondend in het tracébesluit) gemaakte keuze hoeft niet per definitie volledig overeen te stemmen met de in het milieu-effectrapport beschreven uitvoeringen van het project; zo'n eis zou betekenen dat het milieu-effectrapport zelf reeds een definitieve keuze over het project zou moeten inhouden.

In dit geval is na het opstellen van het milieu-effectrapport besloten om in samenhang met de aanleg van RW74 weefvakken en geluidschermen aan te leggen op de A73, en is de inrichting van het knooppunt A73-RW74 enigszins anders vormgeven dan was voorzien in het milieu-effectrapport. Dit zijn naar het oordeel van de voorzitter niet zodanig ingrijpende aanpassingen, dat zou moeten worden geoordeeld dat het opgestelde milieu-effectrapport niet meer als basis voor de besluitvorming over het project had kunnen worden gebruikt. In aanvulling op het milieu-effectrapport is onderzoek gedaan naar de milieueffecten van de aanpassingen. Er is geen grond voor het oordeel dat de minister bij het nemen van zijn besluit op dit punt over onvoldoende informatie beschikte over de relevante feiten.

2.5.3. Door het verloop van tijd sinds het opstellen van het milieu-effectrapport zijn nieuwe prognoses over de verkeersintensiteit beschikbaar gekomen. Dit brengt als zodanig niet mee dat sprake is van een aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden in de zin van artikel 7.27, tweede lid, van de Wet milieubeheer. Door enig tijdsverloop na het opstellen van het milieu-effectrapport zullen per definitie nieuwe verkeersprognoses beschikbaar komen. Desondanks wordt in de jurisprudentie van de Afdeling (bijvoorbeeld in haar uitspraak van 3 december 2008 in zaak nr. [200703693/1](#)) aangenomen dat een behoorlijk lang tijdsverloop

tussen het opstellen van het milieu-effectrapport en het nemen van het besluit als zodanig niet meebrengt dat een opgestelde milieu-effectrapport niet meer als basis voor de besluitvorming over het project kan dienen. De Afdeling heeft er in die uitspraak op gewezen, dat het niet ongebruikelijk en in beginsel is toegestaan dat in procedures als hier aan de orde de beschikbare informatie wordt aangevuld gedurende de besluitvormingsprocedure.

2.5.4. Het betoog van GTS dat in het milieu-effectrapport geen aandacht is geschonken aan de gevolgen rondom het gehele traject tussen Zuiderbrug en het knooppunt Zaarderheiken en aan luchtkwaliteit en natuur, mist zoals de minister in zijn verweerschrift heeft uiteengezet feitelijke grondslag. Overigens maakt dit traject slecht gedeeltelijk deel uit van het tracébesluit.

2.5.5. Het betoog van GTS tot slot, dat de commissie voor de milieu-effectrapportage op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer, zoals dat destijds op grond van overgangsrecht luidde, in de gelegenheid had moeten worden gesteld om advies uit te brengen over de drie rapporten uit juli 2010, slaagt evenmin.

Ingevolge artikel 1.1, tweede lid, van de Crisis- en herstelwet, samen met afdeling 3 van deze wet, voor zover hier van belang, is artikel 7.26 van de Wet milieubeheer niet van toepassing op de in bijlage II bedoelde ruimtelijke en infrastructurele projecten.

In bijlage II, onder E.6 (Wegenprojecten), is het project 'A74 - Venlo-Duitse grens - Aanleg' opgenomen. Hiermee wordt naar het oordeel van de voorzitter gedoeld op het thans in het geding zijnde project, bestaande uit de aanleg van RW74 inclusief de daarvoor nodige aanpassingen aan de bestaande infrastructuur.

Artikel 7.26 van de Wet milieubeheer is dus met ingang van de inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet op 31 maart 2010 niet van toepassing op het in het geding zijnde project. Reeds daarom volgt uit dit artikel geen verplichting om de commissie voor de milieu-effectrapportage om advies te vragen over de in juli 2010 uitgebrachte rapporten.

2.5.6. Ook voor het overige geven de over de milieu-effectrapportage en het milieu-effectrapport naar voren gebrachte gronden de voorzitter geen reden om aan te nemen dat niet tot vaststelling van het tracébesluit kon worden besloten.

Verkeersprognoses

2.6. De minister heeft uiteengezet dat de bij de vaststelling van het tracébesluit gebruikte verkeersprognoses afkomstig zijn van het verkeersmodel Nieuw Regionaal Model-Limburg (NRS). Dit verkeersmodel voorspelt ten opzichte van het verkeersmodel Landelijk Modelsysteem (LMS) enigszins hogere verkeersaantallen.

GTS heeft in het beroepschrift over de verkeersprognoses - kort weergegeven - naar voren gebracht dat in het verleden andere verkeersprognoses zijn berekend, dat in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is uitgegaan van verkeersprognoses op grond van het LMS, en dat in een aantal in het verleden gebruikte verkeersprognoses het aandeel van het vrachtverkeer is onderschat. Wat daar verder ook van zij, GTS heeft hiermee niet aannemelijk gemaakt dat de uiteindelijk gebruikte recente verkeersprognoses op grond van het NRS geen juist beeld geven van de te verwachten verkeersstromen.

Tracékeuze en alternatieven

2.7. GTS is van mening dat de minister onvoldoende gemotiveerd heeft gekozen voor een aansluiting naar Duitsland via de Plateauvariant in plaats van via de Klagenfurtvariant. Volgens hem zorgt met name de gekozen aansluiting van de A73 op RW74 in de Plateauvariant voor

problemen op de N271. Hij meent dat gelet op deze problemen in ieder geval moet zijn verzekerd dat in samenhang met de aanleg van RW74 de zogenoemde Gulicksebaan wordt aangelegd. Verder betoogt GTS dat het gekozen alternatief niet leidt tot een lagere verkeersbelasting van het onderliggende wegennet. Bij de afweging van de alternatieven is volgens GTS ten onrechte gewicht toegekend aan de belangen van de bewoners van de te ontwikkelen woonwijk Stalberg-oost. Omdat tot aanleg van deze woonwijk werd besloten op het moment dat rekening moest worden gehouden met de kans dat de Klagenfurtvariant zou worden gekozen, moet - zo begrijpt de voorzitter het betoog - aan de belangen van de toekomstige bewoners van Stalberg-oost een lager gewicht worden toegekend dan aan de belangen van de omwonenden van de Plateauvariant.

2.7.1. De voorzitter stelt voorop dat, zoals de Afdeling onder meer in haar uitspraak van 15 september 2010 in zaak nr. 200904401/1/M2 heeft overwogen, de vaststelling van een tracébesluit een belangenafweging vergt, waarbij politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol spelen. De rechter heeft niet tot taak om de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend, naar eigen inzicht vast te stellen. Hij kan slechts concluderen dat de door de minister te maken belangenafweging in strijd is met artikel 3:4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen, dat de minister niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen.

2.7.2. Blijkens de toelichting op het tracébesluit zijn er twee hoofdredenen om RW74 aan te leggen. In de eerste plaats zullen zonder ingrepen in de wegenstructuur van Venlo en omgeving de reeds bestaande problemen van het verkeer op de achterlandverbinding verder toenemen. Door het ontbreken van een autosnelweg tussen de A67 en de A73 enerzijds en BAB61 anderzijds, dient het doorgaande (vracht)verkeer van en naar Duitsland te worden afgewikkeld over daarvoor niet geschikte wegen van een lagere orde. Ten tweede zullen zonder ingrepen de gevolgen van de te grote verkeersbelasting van het onderliggende wegennet verder toenemen. De leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen langs de doorgaande routes in Venlo en Tegelen worden voor een belangrijk deel veroorzaakt door het verkeer op de achterlandverbinding en zullen met de groei van het verkeer groter worden.

2.7.3. De voorzitter acht aannemelijk dat de geschetste problemen zich voordoen en dat het tracébesluit voorziet in een oplossing daarvan. De minister heeft gelet hierop het realiseren van een aansluiting van de A73 op BAB61 van belang kunnen achten.

2.7.4. Voor zover GTS wijst op problemen op het onderliggende wegennet, overweegt de voorzitter als volgt. Het knooppunt A73 - RW74 voorziet enkel in een aansluiting van RW74 op de A73 in noordelijke richting (en vice versa), en niet in een aansluiting op de A73 in zuidelijke richting. GTS verwacht dat dit tot verkeersopstoppen gaat leiden bij de aansluiting van de A73 op de N271. Het verkeer dat vanaf RW74 de A73 in zuidelijke richting wil volgen (en vice versa), zal die aansluiting gebruiken om de A73 in noordelijke richting te verlaten en op dezelfde aansluiting de A73 in zuidelijke richting op te gaan.

De minister wijst erop dat een verbinding van BAB61 met de A73 in zuidelijke richting niet nodig is om te voldoen aan de doelstelling om een verbinding te maken voor het doorgaande verkeer vanuit Duitsland om Venlo heen naar de economische centra in Nederland. Gezien het ondergeschikte belang van de verbinding naar het zuiden, en het feit dat het verkeer ten zuiden van Venlo gebruik kan maken van de N280 die aansluit op BAB52, zullen volgens de minister geen onaanvaardbare verkeerseffecten ontstaan voor het verkeer op de N271. De aanleg van een nieuwe Gulicksebaan, zoals door GTS gewenst, is volgens de minister dan ook niet nodig om problemen op de N271 op te lossen.

De voorzitter acht aannemelijk dat de aanleg van RW74 door het ontbreken van een aansluiting op de A73 in zuidelijke richting, zal betekenen dat de N271 bij de aansluiting op de A73 enigszins extra zal worden belast. Hij acht echter niet aannemelijk gemaakt dat dit - ook zonder de aanleg van de Gulicksebaan - leidt tot een dermate grote toename van verkeersproblemen op de N271, dat de minister niet in redelijkheid het belang dat is gediend met aanleg van de RW74 voor de verkeersafwikkeling in het algemeen heeft mogen laten prevaleren. Hierbij neemt de voorzitter mede in aanmerking, dat aannemelijk is dat de aanleg van RW74 per saldo leidt tot een verschuiving van verkeer van het onderliggende wegennet naar de snelweg. Door aanleg van RW74 wordt immers een verbinding via de snelweg naar Duitsland gerealiseerd, waar het verkeer thans nog gebruik moet maken van secundaire wegen.

2.7.5. Ten aanzien van de Klagenfurtvariant wijst de minister erop dat in de Trajectnota/MER het probleemoplossend vermogen en de milieugevolgen van de diverse varianten ten opzichte van de doelstellingen van het project zijn beschreven (beoordeeld naar de destijds bekend zijnde verkeerscijfers voor het jaar 2010). Aan de hand van deze vergelijking is gekozen voor de Plateauvariant: het probleemoplossend vermogen hiervan is duidelijk gunstiger en de milieugevolgen verschillen niet veel ten opzichte van de Klagenfurtvariant. Daarnaast heeft de minister aan de hand van het rapport "Validatie alternatievenvergelijking Rijksweg 74" van 15 juli 2010 beoordeeld of de gewijzigde verkeersprognoses hem aanleiding geeft voor een andere afweging tussen de alternatieven. Dit is niet het geval.

De voorzitter stelt vast dat de minister na onderzoek van een aantal alternatieven heeft gekozen voor de Plateauvariant. Dat hij daarbij ook het belang heeft betrokken van de aanleg en de bewoners van de wijk Stalberg-oost, is niet onrechtmatig. De voorzitter ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de keuze voor aanleg van de Plateauvariant getuigt van een zodanig onevenwichtige afweging van de betrokken belangen, dat de minister daartoe niet in redelijkheid heeft kunnen besluiten.

De omvang van het tracé

2.8. GTS betoogt dat het tracébesluit ten onrechte niet betrekking heeft op het gehele traject van de A73 vanaf de Zuiderbrug tot knooppunt Zaarderheiken. De voorzitter begrijpt dit betoog aldus, dat volgens GTS bij afweging van de betrokken belangen niet tot de in het tracébesluit voorgenomen aanleg van RW74 had kunnen worden overgegaan, zonder tegelijkertijd aanpassingen aan de A73 aan te brengen in het deel van de A73 tot knooppunt Zaarderheiken dat niet in het tracébesluit is opgenomen.

2.8.1. De minister heeft ter zitting uiteengezet dat in de toekomst (rond 2020) mogelijk problemen ontstaan rondom het knooppunt Zaarderheiken. Zo nodig zal dan een aanpassing plaatsvinden van het op dit knooppunt aansluitende deel van de A73. De minister acht het niet nodig om thans reeds verdere aanpassingen aan de A73 aan te brengen dan die welke zijn opgenomen in het tracébesluit.

De voorzitter ziet geen grond voor het oordeel dat de keuze om tot aanleg van RW74 over te gaan zonder het gehele traject van de A73 tot knooppunt Zaarderheiken aan te passen, getuigt van een onevenwichtige belangenafweging.

Luchtkwaliteit

2.9. GTS betoogt dat het ontbreken van een luchtkwaliteit-meetpunt in Venlo in strijd is met richtlijn 2008/50/EG (hierna: de richtlijn). Verder is volgens GTS ten onrechte niet getoetst aan de richtwaarde voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}), en wordt het halen van de voor deze

zwevende deeltjes per 2015 in gestelde grenswaarde in gevaar gebracht door aanleg van RW74. GTS betoogt verder dat een enkele verwijzing naar het NSL niet volstaat voor de toetsing aan de luchtkwaliteitseisen. Volgens hem had door middel van onderzoek moeten worden aangetoond dat met het NSL aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit zal worden voldaan. GTS stelt in dit verband onder meer dat inmiddels duidelijk is dat van hogere verkeersprognoses moet worden uitgegaan, dan de prognoses die bij het vaststellen van het NSL zijn gehanteerd. Hij betoogt in dit verband verder dat de zogenoemde monitoringstool, die wordt gebruikt om te beoordelen of de doelstellingen van het NSL worden gehaald, volgens een rapport van het RIVM op dit moment onzekere uitkomsten geeft.

2.9.1. Het betoog over het meetpunt in Venlo heeft kennelijk betrekking op artikel 7 van de richtlijn. In dat artikel is - kort weergegeven - bepaald op welke plaatsen bemonsteringspunten moeten worden geplaatst, die worden gebruikt voor de beoordeling van de luchtkwaliteit in alle zones en agglomeraties in de lidstaten. Dit artikel bevat geen eisen waaraan moet worden voldaan bij het nemen van een (tracé)besluit. Het betoog over dit artikel heeft dan ook niet rechtstreeks betrekking op de rechtmatigheid van het bestreden besluit.

2.9.2. Ten aanzien van de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen richtwaarde voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}), overweegt de voorzitter dat deze richtwaarde geen toetsingsmaatstaf is voor het nemen van besluiten zoals het tracébesluit. De richtwaarde dient op grond van artikel 5.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer samen met het Besluit maatregelen richtwaarden (luchtkwaliteitseisen), als maatstaf voor een door de minister vast te stellen plan of programma dat gericht moet zijn op het voor zover mogelijk bereiken van de richtwaarde.

2.9.3. In de richtlijn en voorschrift 4.4 van bijlage 2 bij de Wet milieubeheer is voor 2015 een grenswaarde gesteld voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}). Uit het tweede lid van voorschrift 4.4 volgt - voor zover hier van belang - dat tot 1 januari 2015 bij het nemen van besluiten geen toetsing aan die grenswaarde plaatsvindt.

De voorzitter acht niet aannemelijk gemaakt dat in 2015 niet aan de grenswaarde zal kunnen worden voldaan. Daarom kan in het midden blijven of uit de richtlijn voortvloeit dat, ondanks het bepaalde in het tweede lid van voorschrift 4.4 van bijlage 2, thans reeds bij besluitvorming met die grenswaarde rekening moet worden gehouden, in die zin dat een besluit op dit moment niet mag worden genomen indien dit mogelijk tot gevolg kan hebben dat in 2015 niet aan de dan geldende grenswaarde wordt voldaan.

2.9.4. In titel 5.2 van de Wet milieubeheer zijn regels gesteld met betrekking tot de luchtkwaliteit.

Ingevolge artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer, voor zover hier van belang, stelt de minister van VROM (thans: Infrastructuur en Milieu) met betrekking tot de in bijlage 2 opgenomen grenswaarde die op of na het daarbij behorende tijdstip wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, een programma vast dat is gericht op het bereiken van die grenswaarde.

Het NSL is vastgesteld op grond van artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer.

Ingevolge artikel 5.12, tiende lid, aanhef en onder a, voor zover hier van belang, kan de minister het programma wijzigen indien naar zijn oordeel uit de rapportages, bedoeld in artikel 5.14, naar voren komt dat de effecten op de luchtkwaliteit van in het programma genoemde of beschreven ontwikkelingen, voorgenomen besluiten of maatregelen, niet of niet langer in

redelijkheid kunnen worden gehanteerd bij de uitoefening van de in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d bedoelde bevoegdheden.

Ingevolge artikel 5.14 rapporteren de daartoe in een programma als bedoel in artikel 5.12, eerste lid, of 5.13, eerste lid, aangewezen bestuursorganen jaarlijks voor 1 juli aan de minister van VROM (thans: Infrastructuur en Milieu) over de voortgang en uitvoering van een programma en de daarin opgenomen maatregelen, ontwikkelingen en besluiten, alsmede over de effecten daarvan op de luchtkwaliteit.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder d, - voor zover thans van belang - kan een tracébesluit dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dit besluit is genoemd in een op grond van artikel 5.12, eerste lid, vastgesteld programma.

Ingevolge het derde lid, kort weergegeven en voor zover hier van belang, vindt wanneer artikel 5.16, aanhef en onder d, van toepassing is, met betrekking tot de effecten van het desbetreffende besluit geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats voor de in bijlage 2 opgenomen grenswaarden.

2.9.5. De Afdeling heeft in haar uitspraak van 31 maart 2010, in zaak nr. 200900883/1/H1 geoordeeld dat hetgeen in die zaak in beroep was aangevoerd, geen grond geeft voor het oordeel dat de richtlijn niet op juiste wijze is geïmplementeerd in titel 5.2 van de Wet milieubeheer en de bij die wet behorende bijlage 2. De voorzitter ziet in hetgeen door GTS in deze procedure is aangevoerd, geen aanleiding om tot een andere conclusie te komen voor zover het gaat om de implementatie van de verplichtingen met betrekking tot de voor het tracébesluit relevante richtlijnbeoordelingen over zwevende deeltjes (PM10) en stikstofdioxide.

2.9.6. In de uitspraak van 31 maart 2010 heeft de Afdeling verder overwogen dat een exceptieve toetsing van het NSL-besluit aan artikel 5.12 van de Wet milieubeheer mogelijk is.

In dit verband merkt de voorzitter op dat het NSL ingevolge artikel 5.12 gericht moet zijn op het bereiken van de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. De Wet milieubeheer voorziet via de in artikel 5.14 geregelde jaarlijkse rapportages over de voortgang en uitvoering van het programma, en de in artikel 5.12, tiende lid, opgenomen bevoegdheid om het programma aan te passen indien deze rapportages daartoe aanleiding geven, in een systeem om ervoor te zorgen dat het programma gericht blijft op het bereiken van de grenswaarden. Uit deze systematiek volgt naar het oordeel van de voorzitter dat het enkele feit dat de uitgangspunten die bij het opstellen van het programma zijn gebruikt

- zoals bijvoorbeeld de verkeersprognoses - gedurende de looptijd van het programma mogelijkerwijs bijstelling behoeven, niet meebrengt dat het programma in strijd is met artikel 5.12.

Wanneer geen adequate uitvoering wordt gegeven aan de in artikel 5.14 bedoelde jaarlijkse rapportages en de mogelijkheid om het programma naar aanleiding van die rapportages aan te passen, kan dit mogelijk meebrengen dat het programma niet langer kan worden geacht te zijn gericht op het bereiken van de grenswaarden. Deze situatie doet zich naar het oordeel van de voorzitter op dit moment niet voor. Het feit dat het RIVM meent dat de monitoringstool op dit moment tot onzekere uitkomsten leidt, geeft onvoldoende aanleiding voor die conclusie. Ook voor het overige ziet de voorzitter onvoldoende aanleiding voor zo'n conclusie.

2.9.7. Het project RW74 waarvoor het thans bestreden Tracébesluit is vastgesteld, is opgenomen in het NSL. Nu een exceptieve toetsing van het NSL aan artikel 5.12 naar het

oordeel van de voorzitter niet tot de conclusie leidt dat het NSL onrechtmatig is, volgt uit artikel 5.16 dat geen afzonderlijke toetsing aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden voor zwevende deeltjes (PM10) en stikstofdioxide hoeft plaats te vinden. Deze grenswaarden vormen dus geen beletsel om het tracébesluit vast te stellen.

2.9.8. Ook in hetgeen GTS voor het overige over luchtkwaliteit heeft aangevoerd, geeft de voorzitter geen reden om aan te nemen dat niet tot vaststelling van het tracébesluit kon worden besloten.

Geluid

2.10. GTS vindt het niet aanvaardbaar dat als gevolg van het tracébesluit de geluidsbelasting van woningen toeneemt. De toename is bovendien volgens hem onderschat, omdat van te lage verkeersprognoses is uitgegaan. De motivering in het tracébesluit van de keuze voor de te treffen maatregelen is volgens GTS ondeugdelijk onderbouwd, omdat er een alternatief bestaat, te weten de Klagenfurtvariant. GTS betwijfelt of de minister zich terecht op het standpunt stelt dat weerkaatsing van geluid bij het voorziene geluidsschermbaan op de Zuiderbrug niet leidt tot een hogere geluidsbelasting van woningen in de omgeving. Verder is volgens GTS ondeugdelijk gemotiveerd waarom op de Zuiderbrug niet een hoger scherm dan het voorziene scherm met een hoogte van 8 m kan worden geplaatst.

2.10.1. Op zichzelf is niet in geschil dat als gevolg van het tracébesluit de geluidsbelasting van woningen langs het tracé wijzigt en in een aantal gevallen toeneemt. Naar de geluidsbelasting is uitgebreid onderzoek gedaan. Zoals eerder is overwogen, ziet de voorzitter geen aanleiding om aan te nemen dat de daarbij gebruikte verkeersprognoses niet juist zijn. Ook is niet aannemelijk gemaakt dat de minister zich ten onrechte op het standpunt stelt dat eventuele reflecterende effecten van het geluidsschermbaan op de Zuiderbrug op juiste wijze in het geluidsonderzoek zijn betrokken, noch dat het onderzoek om andere redenen een onjuist beeld geeft van de te verwachten geluidsbelasting.

2.10.2. In het geluidsonderzoek is beargumenteerd weergegeven welke geluidsreducerende maatregelen doelmatig worden geacht, welke geluidsbelastingen na het treffen van deze maatregelen optreedt en voor welke woningen in verband met het tracébesluit een hogere waarde voor de toegestane geluidsbelasting vanwege de A73 en RW74 moet worden vastgesteld. Bij de afweging van de doelmatigheid van de geluidsreducerende maatregelen speelt, anders dan GTS betoogt, geen rol dat een alternatief tracé mogelijk is. De afweging is erop gericht om, gegeven een bepaald tracé, te beoordelen in hoeverre geluidsreducerende maatregelen voor dat tracé moeten worden getroffen. Ten aanzien van het geluidsschermbaan op de Zuiderbrug is in het geluidrapport en de daarbij behorende bijlagen weergegeven om welke redenen is gekozen voor een 8 m hoog scherm. GTS heeft geen inhoudelijke redenen aangevoerd waarom deze keuze ondeugdelijk is gemotiveerd. Ook voor het overige ziet de voorzitter in hetgeen door GTS naar voren is gebracht, geen aanleiding om aan te nemen dat de beoordeling van de door de A73 en RW74 veroorzaakte geluidsbelasting van de woningen, van de doelmatigheid van de te treffen geluidsreducerende maatregelen en van de vast te stellen hogere geluidswaarden, niet op juiste wijze heeft plaatsgevonden.

2.10.3. Ook hetgeen GTS voor het overige over geluid heeft aangevoerd, geeft geen reden om aan te nemen dat niet tot vaststelling van het tracébesluit kon worden besloten.

Ecologische effecten

2.11. GTS is, gezien het betoog ter zitting, met name beducht voor de gebrekkige ecologische verbinding tussen natuurgebieden in de omgeving van de RW74 en

natuurgebieden ten noorden van Venlo. Deze verbinding loopt via de zuidoost- en oostzijde van Venlo.

Het is mogelijk dat de bedoelde verbinding niet optimaal functioneert. Het komt de voorzitter echter voor dat de aanleg van RW74 daarop weinig invloed heeft, omdat deze weg niet in het gebied waarop deze verbinding is gelegen is gesitueerd, terwijl verder wordt voorzien in de aanleg van twee faunapassages. De voorzitter acht niet aannemelijk gemaakt dat de minister het tracébesluit vanwege de ecologische effecten niet heeft mogen vaststellen.

Conclusie

2.12. Gezien het voorgaande geeft hetgeen GTS heeft aangevoerd de voorzitter geen aanleiding om er ernstig rekening mee te houden dat het tracébesluit voor de Plateauvariant niet kon worden vastgesteld. Gelet daarop ziet hij aanleiding het verzoek om het treffen van een voorlopige voorziening af te wijzen.

2.13. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

wijst het verzoek af.

Aldus vastgesteld door mr. T.G. Drupsteen, als voorzitter, in tegenwoordigheid van mr. M.J. van der Zijpp, ambtenaar van staat.

w.g. Drupsteen w.g. Van der Zijpp
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 4 november 2010

262.