

ECLI	ECLI:NL:RVS:2011:BP9546
Datum uitspraak	30 maart 2011
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 13 april 2010 heeft de minister krachtens artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, het Tracébesluit A12 Maarsbergen-Veenendaal (hierna: het Tracébesluit) vastgesteld. Dit besluit is op 20 april 2010 ter inzage gelegd.

Volledige tekst

201005121/1/M2.

Datum uitspraak: 30 maart 2011

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de stichting Stichting Wandelplatform-LAW (hierna: Stichting Wandelplatform), gevestigd te Amersfoort,
2. [appellant sub 2], wonend te Woudenberg,
3. [appellant sub 3], wonend te Renswoude,
4. [appellanten sub 4], beiden wonend te Renswoude,
5. [appellanten sub 5], beiden wonend te Veenendaal,
6. [appellant sub 6], wonend te Veenendaal,

en

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

1. Procesverloop

Bij besluit van 13 april 2010 heeft de minister krachtens artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, het Tracébesluit A12 Maarsbergen-Veenendaal (hierna: het Tracébesluit) vastgesteld. Dit besluit is op 20 april 2010 ter inzage gelegd.

Tegen dit besluit hebben Stichting Wandelplatform bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 25 mei 2010, [appellant sub 2] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 26 mei 2010, [appellant sub 3] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 31 mei 2010, [appellanten sub 4] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 1 juni 2010, [appellanten sub 5] bij brief, ook bij de Raad van State ingekomen op 1 juni 2010, en [appellant sub 6] bij brief, eveneens bij de Raad van State ingekomen op 1 juni 2010, beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

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

De minister, [appellant sub 3], [appellanten sub 4], en Stichting Wandelplatform hebben hun zienswijzen daarop naar voren gebracht.

Stichting Wandelplatform heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 9 november 2010, waar Stichting Wandelplatform, vertegenwoordigd door mr. W.J. Bosma, advocaat te Den Haag, en ir. B.J. Heijdeman, [appellant sub 2], in persoon, [appellant sub 3], in persoon en bijgestaan door mr. L.J. van Pelt, [appellanten sub 4], in persoon, [appellanten sub 5], vertegenwoordigd door mr. R.H.A. ter Huurne, [appellant sub 6], in persoon en bijgestaan door mr. R.H.A. ter Huurne, en de minister, vertegenwoordigd door mr. M. de Hoop, R. Schoofs, mr. M.J. Monninkhof, L.T. Zuilhof MSc., drs. A.N. Papendrecht en drs. W.J. Schouten, allen werkzaam bij het ministerie, zijn verschenen.

De Afdeling heeft het vooronderzoek hervat en de minister verzocht inlichtingen te geven. Deze heeft de minister bij brief van 23 december 2010 verstrekt. [appellanten sub 4] hebben opmerkingen over de inlichtingen ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 14 maart 2011, waar [appellant sub 3], in persoon, [appellanten sub 4], in persoon en bijgestaan door mr. P.S. Dijkstra, [appellant sub 6], in persoon, en de minister, vertegenwoordigd door mr. M. de Hoop, ir. J.J. van Willigenburg, D. van der Gugten, ing. J.M.P. te Lindert, ir. C.H. van Belois, allen werkzaam bij het ministerie, zijn verschenen.

2. Overwegingen

Het Tracébesluit

2.1. Het Tracébesluit voorziet in de wijziging van de A12 Maarsbergen- Veenendaal. De wijziging bestaat uit de realisatie van een zogenoemde plusstrook tussen Maarsbergen (km 81.20) en Veenendaal (km 92.60) in beide rijrichtingen.

Beroep Stichting Wandelplatform

2.2. De minister stelt zich op het standpunt dat de Stichting Wandelplatform geen belanghebbende is bij het Tracébesluit, en dat haar beroep daarom niet-ontvankelijk moet worden verklaard. De minister voert hierbij aan dat het Tracébesluit geen gevolgen heeft voor wandelaars.

2.2.1. De Stichting Wandelplatform stelt belanghebbende te zijn bij het Tracébesluit, omdat in artikel 8 van het Tracébesluit is bepaald dat een ecoduct wordt gebouwd en een faunapassage wordt aangelegd, maar het ecoduct en de faunapassage niet worden opengesteld voor recreatief medegebruik door wandelaars.

2.2.2. Ingevolge artikel 25a, eerste lid, van de Tracéwet kan tegen een tracébesluit door een belanghebbende beroep worden ingesteld bij de Afdeling.

Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht wordt onder belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit betrokken is.

Ingevolge artikel 1:2, derde lid, van de Awb worden ten aanzien van rechtspersonen als hun belangen beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

2.2.3. De Stichting Wandelplatform heeft blijkens artikel 2, eerste lid, van haar statuten tot doel het bevorderen van wandelen in zijn algemeenheid, de ontwikkeling en het beheer van een netwerk van langeafstandswandelpaden, en andere daaraan gelijk te stellen wandelroutes, het opkomen voor en het behartigen van het collectieve belang van openbaarheid van voor wandelen bestemde wegen en of paden, het behartigen van de belangen van wandelaars in Nederland, en het onderhouden van internationale contacten met overeenkomstige organisaties in Europa ter bevordering van de aansluiting op wandelmogelijkheden in het buitenland en de uitwisseling van informatie.

Uit de statutaire doelstelling volgt dat de Stichting Wandelplatform in het bijzonder het belang van wandelen behartigt. In artikel 8, eerste lid, aanhef en onder c en g, van het Tracébesluit is, voor zover hier van belang, bepaald dat om negatieve effecten van de uitvoering op het Tracébesluit op de natuur te verminderen ter hoogte van km 83,50 een ecoduct wordt gebouwd en ter hoogte van km 89,23 een faunapassage wordt aangelegd. Het Tracébesluit voorziet niet in een regeling van het gebruik van het ecoduct en de faunapassage door wandelaars en staat op zichzelf dus niet in de weg aan het openstellen van het ecoduct en de faunapassage voor wandelaars. Een dergelijke beperking is thans niet aan de orde. De Stichting Wandelplatform wordt door het Tracébesluit dan ook niet rechtstreeks getroffen in een belang dat zij blijkens haar statutaire doelstelling in het bijzonder behartigt. Het beroep van de Stichting Wandelplatform is niet-ontvankelijk.

Beroep [appellant sub 3]

2.3. [appellant sub 3] kan zich niet verenigen met de in het Tracébesluit voorziene realisatie van een toegangsweg via de onderberm van de A12 vanaf de Kooiweg naar twee percelen aan de noordzijde van de A12. Hij stelt dat de geprojecteerde toegangsweg niet breed genoeg is voor landbouwvoertuigen. Ook zal door de hoogte van de landbouwvoertuigen schade worden aangebracht aan de ter plaatse aanwezige kastanjabomen. Verder stelt hij dat gevreesd moet worden voor een verhoging van de waterstand, omdat de sloot ten zuiden van zijn perceel aan de Kooiweg 7 ten behoeve van de realisatie van de toegangsweg wordt gedempt.

2.3.1. De geprojecteerde toegangsweg wordt gerealiseerd ten behoeve van de bereikbaarheid van twee percelen aan de noordzijde van de A12, ongeveer ter hoogte van km 90,9 tot en met km 91,4. In het deskundigenbericht is vermeld dat de geprojecteerde toegangsweg volgens de bij het Tracébesluit behorende kaarten ongeveer 3 meter breed is. Volgens het deskundigenbericht is een breedte van 3 meter afdoende, omdat landbouwtrekkers doorgaans een maximumbreedte van 2,55 meter hebben en landbouwvoertuigen een breedte van 3 meter. Er is geen aanleiding om in zoverre te twijfelen aan de juistheid van het deskundigenbericht.

[appellant sub 3] heeft in zijn zienswijze naar aanleiding van het deskundigenbericht niet aannemelijk gemaakt dat door de hoogte van de landbouwvoertuigen schade zal worden aangebracht aan de ter plaatse aanwezige kastanjabomen. Ten aanzien van het dempen van de sloot ten zuiden van zijn perceel, is in het deskundigenbericht vermeld dat een wijziging van de grondwaterstand gelet op het type maatregel niet aannemelijk is. Ook op dit punt bestaat geen aanleiding om aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen.

Gelet op het voorafgaande is niet aannemelijk dat de toegangsweg niet functioneel zal zijn. Verder bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat [appellant sub 3] dermate in zijn belangen wordt getroffen door de aanleg van de weg, dat de minister daarvan bij afweging van de belangen had behoren af te zien.

De beroepsgrond faalt.

2.4. [appellant sub 3] stelt dat gevreesd moet worden voor verslechtering van zijn uitzicht. Hij voert in dit verband aan dat voor de realisatie van de wijziging van de A12 drie kastanjabomen ten zuiden van het perceel aan de Kooiweg 7 worden gekapt.

De desbetreffende kastanjabomen staan buiten de plangrens van de realisatie van de wijziging van de A12, zodat deze bomen niet ten behoeve van de wijziging van de A12 worden gekapt. Deze beroepsgrond mist feitelijke grondslag en kan daarom niet slagen.

Beroep [appellant sub 2]

2.5. [appellant sub 2] betoogt, aldus begrijpt de Afdeling zijn beroep, dat voor zijn woning aan de [locatie 1] ten onrechte een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting is vastgesteld. Volgens hem is de minister ten onrechte tot het oordeel gekomen dat het nemen van geluidreducerende maatregelen niet doelmatig is en moet de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel vanwege de wijziging van de A12 48 dB zijn.

2.5.1. Ingevolge artikel 15, tweede lid, van de Tracéwet, voor zover hier van belang, maakt een beslissing tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting krachtens de artikelen 87e tot en met 87i deel uit van het tracébesluit.

Ingevolge artikel 87g, eerste lid, van de Wet geluidhinder, voor zover hier van belang, is behoudens het tweede tot en met het vijfde lid, de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting van de gevel, indien de geluidbelasting vanwege deze hoofdweg op 1 maart 1986 hoger was dan 60 dB(A), 48 dB.

Ingevolge artikel 87g, derde lid, kan de minister een hogere dan de in het eerste lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat deze waarde 68 dB niet te boven mag gaan.

Ingevolge artikel 87g, zevende lid, voor zover hier van belang, kan de minister 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 gelegen woningen, tot de ingevolge het eerste lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

2.5.2. Aan het Tracébesluit liggen ten grondslag de door DGMR Raadgevende Ingenieurs B.V. opgestelde akoestische rapporten "Hoofdrapport A12 Maarsbergen-Veenendaal" van 15 maart 2010 en de twee daarbij behorende bijlagenrapporten van gelijke datum "Specifieke uitgangspunten en resultaten A12 Maarsbergen-Veenendaal" en "Algemene uitgangspunten A12 Maarsbergen-Veenendaal".

2.5.3. In bijlagentabel 5.1.2 van het rapport "Specifieke uitgangspunten en resultaten A12 Maarsbergen-Veenendaal" is vermeld dat de geluidbelasting vanwege de A12 op de gevel van de woning van [appellant sub 2] op 1 maart 1986 61 dB(A) bedroeg. De woning van [appellant sub 2] voldoet daarmee aan de criteria van het eerste lid van artikel 87g (hierna aan te duiden als: saneringswoning). De waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting is ingevolge artikel 87g 48 dB.

Uit bijlagentabel 5.1.2 van het rapport "Specifieke uitgangspunten en resultaten A12

Maarsbergen-Veenendaal" kan worden afgeleid dat de geluidbelasting vanwege de A12 van de woning van [appellant sub 2] na de wijziging van de A12 hoger dan 48 dB is, namelijk (in 2025) 60 en 62 dB op respectievelijk 1,5 en 4,5 m hoogte. De minister heeft deze geluidbelasting als hogere waarde vastgesteld, omdat volgens hem verdergaande geluidreducerende maatregelen niet doelmatig zijn.

2.5.4. Voor de ingevolge artikel 87g, zevende lid, van de Wet geluidhinder vereiste beoordeling heeft de minister voor saneringswoningen het zogenoemde schermencriterium gehanteerd. Dit criterium komt er - kort weergegeven - op neer dat wordt berekend hoeveel een geluidscherm maximaal mag kosten. Indien de werkelijke kosten van het vereiste scherm hoger zijn dan de berekende maximale schermkosten is het scherm niet doelmatig. De maximale schermkosten worden hierbij berekend aan de hand van de parameters in het formulier Wbb dat bij de (vervallen) Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï hoort. In onder meer de uitspraak van de Afdeling van 21 februari 2007 in zaak nr. 200600229/1 is overwogen dat de hiervoor omschreven systematiek niet in strijd is met de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving. De omstandigheid dat, zoals [appellant sub 2] aanvoert, in de omgeving van zijn woning weinig andere woningen zijn gelegen, zodat de schermkosten voor zijn woning per saldo hoger zijn, leidt niet tot een ander oordeel.

2.6. Uit paragraaf 6.4 van het rapport "Specifieke uitgangspunten en resultaten A12 Maarsbergen-Veenendaal" blijkt dat de werkelijke kosten voor het vereiste scherm ter hoogte van de woning van [appellant sub 2] hoger zijn dan het bedrag dat het geluidscherm op grond van de berekening op basis van het schermencriterium maximaal mag kosten. In paragraaf 6.4 wordt daarom geconcludeerd dat een geluidscherm ter plaatse niet doelmatig is. Er bestaat geen grond voor het oordeel dat de werkelijke en maximale kosten voor het plaatsen van een geluidscherm ter hoogte van de woning van [appellant sub 2] in het kader van de toepassing van het schermencriterium op onjuiste wijze zijn berekend. De minister heeft zich dan ook op grond van deze berekening in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plaatsen van een geluidscherm in de situatie van [appellant sub 2] niet doelmatig is. Daarom heeft hij op goede gronden de zonder het treffen van deze maatregel optredende geluidbelasting als hogere waarde kunnen vaststellen.

De beroepsgrond faalt.

2.7. [appellant sub 2] stelt dat als gevolg van het Tracébesluit de veiligheidssituatie ter plaatse verslechtert. Hij wijst er in dit verband op dat zijn woning aan de [locatie 1] is ingesloten door de A12 en een onbewaakte spoorwegovergang.

[appellant sub 2] heeft deze stelling niet onderbouwd. Deze enkele stelling geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het veiligheidsniveau na het Tracébesluit vergelijkbaar is met de veiligheidssituatie in de bestaande situatie.

De beroepsgrond faalt.

2.8. [appellant sub 2] stelt dat als gevolg van het Tracébesluit gevreesd moet worden voor waardevermindering van zijn woning.

2.8.1. De minister stelt zich op het standpunt dat op grond van artikel 12 van het Tracébesluit een belanghebbende die schade zal lijden als gevolg van het Tracébesluit een verzoek kan indienen om de schade vergoed te krijgen. De Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 is volgens de minister hierop van toepassing.

2.8.2. Niet is gebleken dat aan de belangen van [appellant sub 2] onvoldoende gewicht is

toegekend en dat ten aanzien van de eventuele schade niet in redelijkheid kan worden volstaan met een verwijzing naar de in artikel 12 van het Tracébesluit genoemde Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Een dergelijk verzoek om schadevergoeding betreft een zelfstandige procedure.
De beroepsgrond faalt.

Beroepen [appellant sub 6] en [appellanten sub 5]

2.9. [appellant sub 6] en [appellanten sub 5] voeren aan dat het Tracébesluit in onvoldoende maatregelen voorziet om de geluidbelasting op hun woningen verder te beperken. In dit verband voeren zij aan dat ten noorden van de A12, naast het aanbrengen van stil asfalt, ook een geluidscherm zou kunnen worden geplaatst. In vergelijkbare gevallen, zoals bij de recente verbreding van de A30 en de verbreding van de A12 tussen Veenendaal en Ede, zijn ook dergelijke geluidreducerende maatregelen getroffen, aldus [appellant sub 6] en [appellanten sub 5]. Ten aanzien van de in het Tracébesluit vastgestelde wijziging van de Nieuweweg-Noord voeren ze aan dat hier stil asfalt aangebracht zou kunnen worden.

2.9.1. In artikel 87b, eerste lid, aanhef en onder h, van de Wet geluidhinder, is, voor zover hier van belang, bepaald dat onder aanpassing van een weg moet worden verstaan: een aanpassing ten gevolge waarvan de geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van afdeling 2A van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder als ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt.

Ingevolge artikel 87f, eerste lid, voor zover hier van belang, is 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, behoudens het tweede tot en met het vierde lid, ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel 48 dB, 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 60 dB(A).

Ingevolge het vierde lid, voor zover hier van belang, kan de minister een hogere dan de in het eerste lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat de verhoging 5 dB niet te boven mag gaan.

Ingevolge het zesde lid, voor zover hier van belang, kan de minister slechts toepassing geven aan het vierde 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.

2.9.2. De woningen van [appellant sub 6] en van [appellanten sub 5] zijn onderscheidenlijk gelegen aan de [locatie 2] en de [locatie 3]. Het Tracébesluit voorziet, naast de wijziging van de A12 Maarsbergen-Veenendaal, ook in een wijziging van de Nieuweweg-Noord.

Niet in geschil is dat voor de woningen van [appellant sub 6] en van [appellanten sub 5] als gevolg van de wijziging van de A12 sprake is van een aanpassing van de weg (artikel 87f, hierna aan te duiden als: aanpassingswoningen). Ook is niet in geschil dat als gevolg van de wijziging van de Nieuweweg-Noord alleen de woning van [appellant sub 6], en dus niet de

woning van [appellanten sub 5], als aanpassingswoning moet worden aangemerkt. Verder is niet in geschil dat de geluidbelasting van deze woningen na de wijziging van de A12 hoger is dan de ingevolge artikel 87f in beginsel geldende geluidwaarden. De minister staat op het standpunt dat verdergaande geluidreducerende maatregelen niet doelmatig zijn en heeft daarom met toepassing van artikel 87f, vierde lid samen met het zesde lid, de bij de woningen zonder die maatregelen optredende geluidbelasting als hogere waarden vastgesteld.

2.9.3. Voor de beoordeling van de doelmatigheid van geluidreducerende maatregelen voor aanpassingswoningen hanteert de minister een ander afwegingskader dan het in overweging 2.5.4 omschreven afwegingskader voor saneringswoningen, namelijk het zogenoemde maatregelcriterium. Het maatregelcriterium houdt in dat wordt afgewogen of een geluidsmaatregel voldoende hinder wegneemt in verhouding tot de kosten gemoeid met het verwezenlijken van de maatregel. Indien de geluidsmaatregelen minder kosten dan € 3000,00 per dB geluidreductie, dan zijn de maatregelen doelmatig. In onder meer de eerder genoemde uitspraak van de Afdeling van 21 februari 2007 is overwogen dat de hiervoor omschreven systematiek niet in strijd is met de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving.

De doelmatigheid van maatregelen voor het reduceren van de geluidbelasting als gevolg van de wijziging van de A12 Maarsbergen- Veenendaal en de doelmatigheid van maatregelen voor het reduceren van de geluidbelasting als gevolg van de wijziging van de Nieuweweg-Noord wordt hieronder apart besproken in onderscheidenlijk de overwegingen 2.9.4 en 2.9.5.

2.9.4. Voor het reduceren van de geluidbelasting van de woningen van [appellant sub 6] en van [appellanten sub 5] als gevolg van de wijziging van de A12 Maarsbergen-Veenendaal voorziet het Tracébesluit in de aanleg van 900 meter tweelaags ZOAB ter hoogte van km 90,80 tot km 91,70 en in een geluidscherm van 95 meter lang en 4 meter hoog langs de toerit Veenendaal.

Uit tabel 6-17 van paragraaf 6.16 van het rapport "Specifieke uitgangspunten en resultaten A12 Maarsbergen-Veenendaal" blijkt dat een combinatie van het aanbrengen van 900 meter tweelaags ZOAB en het plaatsen van een geluidscherm van 450 meter lang en 2 meter hoog aan de noordzijde van de A12 ter hoogte van km 91,520 tot km 92,00, zoals gewenst door [appellant sub 6] en van [appellanten sub 5], meer kost dan het aan de hand van het maatregelcriterium berekende maatregelbudget. Deze combinatie van maatregelen is daarom volgens paragraaf 6.16 niet doelmatig. Er bestaat geen grond voor het oordeel dat de kosten in het kader van de toepassing van het maatregelcriterium onjuist zijn berekend. De minister heeft op grond van de berekening dan ook in redelijkheid kunnen besluiten dat het aanbrengen van 900 meter tweelaags ZOAB in combinatie met het plaatsen van een geluidscherm van 450 meter lang en 2 meter hoog aan de noordzijde van de A12 ter reductie van de geluidbelasting van de woningen van [appellant sub 6] en van [appellanten sub 5] vanwege de wijziging van de A12 Maarsbergen-Veenendaal niet doelmatig is. Wat de verwijzing betreft van [appellant sub 6] en van [appellanten sub 5] naar andere wegaanpassingen waarbij wel dergelijke maatregelen zouden zijn getroffen, is niet aannemelijk gemaakt dat de door hen genoemde situaties zodanig overeenkomen met hun eigen situaties, dat geoordeeld zou moeten worden dat de minister bij het nemen van het Tracébesluit heeft gehandeld in strijd met het gelijkheidsbeginsel.

2.9.5. Ten aanzien van de wijziging van de Nieuweweg-Noord is hierboven reeds vermeld dat niet in geschil is dat de woning van [appellanten sub 5] geen aanpassingswoning is. De minister heeft zich dan ook terecht op het standpunt gesteld dat deze woning niet behoefde

te worden meegenomen in de afweging of maatregelen dienen te worden getroffen dan wel dat hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting behoorden te worden gesteld als bedoeld in artikel 87f van de Wet geluidhinder.

De woning van [appellant sub 6] moet wel worden aangemerkt als een aanpassingswoning als gevolg van de wijziging van de Nieuweweg-Noord. In paragraaf 6.17 van het rapport "Specifieke uitgangspunten en resultaten A12 Maarsbergen-Veenendaal" is vermeld dat het aanbrengen van tweelaags ZOAB ter hoogte van de woning van [appellant sub 6] leidt tot verkeerskundige bezwaren vanwege wringing. In het deskundigenbericht wordt deze conclusie onderschreven. De minister heeft zich op goede gronden op het standpunt kunnen stellen dat het aanbrengen van tweelaags ZOAB overwegende bezwaren van verkeerskundige aard ontmoet in de zin van artikel 87f, zesde lid, van de Wet geluidhinder. Voor zover [appellant sub 6] aanvoert dat een ander type geluidreducerend asfalt zou kunnen worden aangebracht, overweegt de Afdeling dat de minister hierop in de zienswijzen naar aanleiding van het deskundigenbericht uitgebreid is ingegaan.

[appellant sub 6] heeft ter zitting geen redenen aangevoerd waarom die weerlegging onjuist zou zijn.

In paragraaf 6.17 is verder vermeld dat de kosten van het plaatsen van een geluidscherm langs de Nieuweweg-Noord hoger zijn dan het aan de hand van het maatregelcriterium berekende maatregelbudget, zodat het plaatsen van dat scherm niet doelmatig is. Er bestaat geen grond voor het oordeel dat de kosten in het kader van de toepassing van het maatregelcriterium onjuist zijn berekend. De minister heeft zich dan ook op grond van de berekening in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plaatsen van een geluidscherm langs de Nieuweweg-Noord niet doelmatig is. Voor zover [appellant sub 6] aanvoert dat het in het Tracébesluit vastgestelde geluidscherm van 95 meter lang en 4 meter hoog langs de toerit Veenendaal zou kunnen worden verlengd, overweegt de Afdeling dat de minister hierop in de zienswijzen naar aanleiding van het deskundigenbericht uitgebreid is ingegaan. [appellant sub 6] heeft ter zitting geen redenen aangevoerd waarom die weerlegging onjuist zou zijn.

De beroepsgronden falen.

2.10. [appellant sub 6] en [appellanten sub 5] stellen dat als gevolg van het Tracébesluit gevreesd moet worden voor waardevermindering van hun woningen.

2.10.1. Zoals vermeld in overweging 2.8.1 stelt de minister zich op het standpunt dat een belanghebbende die schade zal leiden als gevolg van het Tracébesluit op grond van artikel 12 van het Tracébesluit een verzoek kan indienen om de schade vergoed te krijgen. De Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 is hierop van toepassing.

2.10.2. Niet is gebleken dat aan de belangen van [appellant sub 6] en [appellanten sub 5] onvoldoende gewicht is toegekend en dat ten aanzien van de eventuele schade niet in redelijkheid kan worden volstaan met een verwijzing naar de in artikel 12 van het Tracébesluit genoemde Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Zoals overwogen in overweging 2.8.2 betreft een dergelijk verzoek om schadevergoeding een zelfstandige procedure.

De beroepsgrond faalt.

Beroep [appellanten sub 4]

2.11. [appellanten sub 4] stellen dat in het akoestisch onderzoek geen rekening is gehouden

met de achteruitgang van de geluiddemping van tweelaags ZOAB als gevolg van slijtage. In hun reactie op de door de minister bij brief van 23 december 2010 gegeven inlichtingen, hebben zij gewezen op rapporten van M+P Raadgevend Ingenieurs van 5 september 2007 (Evaluatie wegdekeigenschappen hoofdwegennet) en juni 2008 (Kennis update tweelaags ZOAB) en op het rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving van juni 2009 (Herziening regelgeving verkeersgeluid snelwegen - een ex ante evaluatie). Verder hebben zij ter zitting gesteld dat in het akoestisch onderzoek ook geen rekening is gehouden met het ontbreken van gebladerte als gevolg van het kappen van bomen en het effect daarvan op de geluidoverdracht.

2.11.1. Ingevolge artikel 110d van de Wet geluidhinder wordt, voor zover hier van belang en kort weergegeven, ten behoeve van de vaststelling van de geluidbelasting vanwege een weg, voor het bepalen van het equivalente geluidniveau bij ministeriele regeling aangegeven op welke wijze en met inachtneming van welke bestaande of te verwachten omstandigheden, de afwisselende niveaus van het ter plaatse optredende geluid worden vastgesteld.

Ingevolge artikel 110e kan de minister regels stellen omtrent al hetgeen betrekking heeft op de wijze waarop de akoestische onderzoeken, bedoeld in de Wet geluidhinder, worden uitgevoerd.

Ingevolge artikel 3.2, eerste lid, aanhef en onder c en d, van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (hierna: RMV 2006) wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau vanwege een weg rekening gehouden met de geluidemissie van de onderscheiden categorieën motorvoertuigen bepaald op een wegdek van dicht asfaltbeton, en met de invloed van het wegdektype op de geluidemissie.

Ingevolge artikel 3.3, eerste lid, van het RMV 2006 wordt het equivalente geluidniveau bepaald volgens de in hoofdstuk 2 van Bijlage III beschreven Standaardrekenmethode II (hierna: SRM-II).

In SRM-II wordt de geluidemissie van een weg, kort weergegeven en voor zover hier van belang, berekend door de geluidemissie van een weg uitgevoerd in dicht asfalt beton (hierna: het referentiewegdek) zo nodig te corrigeren voor de invloed van het gebruik van een ander wegdektype. SRM-II verwijst voor de toe te passen wegdekcorrectiefactoren naar de publicaties van de stichting CROW.

2.11.2. In haar uitspraak van 6 oktober 2010, in zaak nr. 200904399/1/R2, heeft de Afdeling onder verwijzing naar het rapport "Akoestische leeftijdseffecten van dunne deklagen en DAB" van 15 december 2008 van M+P Raadgevend Ingenieurs overwogen dat het effect van een toename van de geluidbelasting door veroudering van het wegdek is verdisconteerd in de emissiegetallen voor het wegdek. In het rekenmodel is dan ook, zo overwoog de Afdeling, rekening gehouden met slijtage van het wegdek.

Zoals uit het rapport van 15 december 2008 blijkt, en door de minister in zijn gegeven inlichtingen is bevestigd, zijn de emissiegetallen voor het referentiewegdek bepaald aan de hand van een gemiddelde van metingen aan wegdekken van allerlei leeftijden. In zoverre wordt bij de vaststelling van de geluidemissie van het referentiewegdek, en dus ook bij het vaststellen van de geluidemissie van een ander wegdek door middel van het toepassen van correctiefactoren op de emissie van het referentiewegdek, rekening gehouden met de effecten van slijtage van het wegdek. De door [appellanten sub 4] genoemde rapporten van M+ P Raadgevend Ingenieurs, die overigens van eerdere datum zijn dan het in de uitspraak van 6 oktober 2010 aangehaalde rapport van hetzelfde ingenieursbureau, en het door

[appellanten sub 4] aangehaalde rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving, stellen deze conclusie als zodanig ook niet ter discussie.

In de uitspraak van 6 oktober 2010 ligt besloten dat de Afdeling geen aanleiding ziet voor het oordeel dat het RMV 2006 buiten toepassing moet blijven omdat in de hierin - onder meer in artikel 3.2, aanhef onder c en d - voorgeschreven rekenmethodiek niet in andere of verdergaande mate rekening wordt gehouden met de slijtage van verschillende wegdektypen. Er is geen reden om daar op dit moment anders over te oordelen. Het feit dat, zoals [appellanten sub 4] hebben opgemerkt en de minister ter zitting heeft bevestigd, de afgelopen jaren metingen zijn verricht aan stil asfalt en dat het mogelijk is dat in de toekomst naar aanleiding van de inmiddels bekend geworden onderzoeksresultaten de rekenmethodiek wordt bijgesteld, geeft evenmin aanleiding voor het oordeel dat de thans geldende en wettelijk voorgeschreven rekenmethodiek buiten toepassing moet blijven.

2.11.3. Niet in geschil is dat, zoals ook in het deskundigenbericht wordt geconcludeerd, de minister met toepassing van het SRM-II en de daarin voorgeschreven wegdekcorrectiefactoren (in dit geval: de correctiefactor voor tweelaags ZOAB) heeft berekend welke geluidbelastingen optreden. Wat de geprognosticeerde verkeersstromen betreft, is verder niet aannemelijk dat deze op onjuiste wijze in het rekenmodel zijn opgenomen. Ten aanzien van de stelling dat ten onrechte geen rekening is gehouden met het ontbreken van gebladerte als gevolg van bomenkap, is in het deskundigenbericht vermeld dat een enkele rij bomen een marginaal geluidreducerend effect heeft. Gelet hierop, acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat hier in het akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening mee is gehouden. Het geluidonderzoek en de resultaten daarvan voldoen dus aan de wettelijk gestelde eisen.

2.12. [appellanten sub 4] kunnen zich niet verenigen met de in het Tracébesluit voorziene aanleg van een sloot langs hun perceel aan de [locatie 5]. Ze voeren aan dat de desbetreffende sloot niet noodzakelijk is vanwege de hoge ligging van het betrokken gedeelte van de A12. Verder voeren zij aan dat de aanleg van de sloot zal leiden tot verdroging van de aan de sloot grenzende agrarische gronden.

2.12.1. De minister vermeldt in het verweerschrift dat vanaf km 89,85 naar het westen toe een zaksloot wordt aangelegd aan de zuidzijde van de A12. De aanleg van deze zaksloot is noodzakelijk voor de afvoer van hemelwater. In het deskundigenbericht is vermeld dat de aanwezigheid van een zaksloot geen wijzigingen in het grondwaterpeil met zich brengt en dat het hemelwater dat van de A12 wordt afgevoerd nog steeds ter plaatse wordt opgenomen in het grondwater. Verdroging als gevolg van de aanwezigheid van een zaksloot zal daarom volgens het deskundigenbericht niet optreden. Er bestaat geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het deskundigenbericht te twijfelen. Er bestaat dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat [appellanten sub 4] dermate in hun belangen worden getroffen door aanleg van de zaksloot, dat de minister daarvan bij afweging van de belangen had behoren af te zien.

De beroepsgrond faalt.

2.13. [appellanten sub 4] stellen dat gevreesd moet worden voor een verslechtering van hun uitzicht. Ze voeren aan dat voor de realisatie van de wijziging van de A12 een rij bomen aan de noordzijde van het perceel aan de [locatie 5] moet worden gekapt.

2.13.1. De minister stelt zich op het standpunt dat de kap van de rij bomen aan de noordzijde van het perceel aan de [locatie 5] noodzakelijk is voor het realiseren van de in het Tracébesluit vastgestelde wijziging van de A12. [appellanten sub 4] hebben dit standpunt niet betwist. Volgens het deskundigenbericht heeft de kap van de desbetreffende rij bomen geen

gevolgen voor het uitzicht vanuit de woning van [appellant sub 4 A] aan de [locatie 4]. De kap van de rij bomen heeft volgens het deskundigenbericht wel gevolgen voor het uitzicht vanuit de woning van [appellant sub 4 B] aan de [locatie 5]. [appellanten sub 4] hebben evenwel niet aannemelijk gemaakt dat de desbetreffende rij bomen zodanig waardevol is dat de kap ervan zal leiden tot een onevenredige aantasting van het uitzicht vanuit de woning aan de [locatie 5]. Gelet hierop, heeft de minister het belang bij het realiseren van de in het Tracébesluit vastgestelde wijziging van de A12 in redelijkheid zwaarder kunnen laten wegen dan het belang van het behoud van de desbetreffende bomen.

De beroepsgrond faalt.

2.14. [appellanten sub 4] stellen dat als gevolg van het Tracébesluit de luchtkwaliteit zal verslechteren. Zij vrezen door toename van het verkeer voor gezondheidsklachten ten gevolge van zwevende deeltjes (PM10).

2.14.1. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer vormt het exclusieve kader voor de beoordeling van de luchtkwaliteit. De minister heeft zich gemotiveerd op het standpunt gesteld dat aan de in titel 5.2 van de Wet milieubeheer gestelde regels met betrekking tot luchtkwaliteit wordt voldaan. De enkele stelling dat de luchtkwaliteit verslechtert, geeft geen aanleiding voor het oordeel dat het standpunt van de minister onjuist is.

De beroepsgrond faalt.

Conclusie

2.15. De beroepen zijn, voor zover ontvankelijk, ongegrond.

2.16. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van de stichting Stichting Wandelplatform-LAW niet-ontvankelijk;

II. verklaart de overige beroepen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. C.W. Mouton, voorzitter, en mr. M.W.L. Simons-Vinckx en mr. Y.E.M.A. Timmerman-Buck, leden, in tegenwoordigheid van mr. M.J. van der Zijpp, ambtenaar van staat.

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

Uitgesproken in het openbaar op 30 maart 2011

262-584.