

ECLI	ECLI:NL:RVS:2011:BT7417
Datum uitspraak	12 oktober 2011
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 20 januari 2011 heeft de minister krachtens artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, het tracébesluit N2 aansluitingen Meerenakkerweg/ Heistraat en Noord-Brabantlaan" (hierna: tracébesluit) vastgesteld. Dit besluit is op 22 februari 2011 ter inzage gelegd.

Volledige tekst

201102385/1/R4.

Datum uitspraak: 12 oktober 2011

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1a] en [appellant sub 1b], wonend te Eindhoven,
 2. de vereniging Belangenvereniging Poot van Metz Veldhoven, gevestigd te Veldhoven,
 3. de vereniging Buurtvereniging Grashoek, gevestigd te Eindhoven, en anderen;
 4. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid McDonald's Nederland B.V., gevestigd te Amsterdam,
 5. [appellant sub 5], wonend te Eindhoven,
- appellanten,

en

de minister van Infrastructuur en Milieu,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 20 januari 2011 heeft de minister krachtens artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, het tracébesluit N2 aansluitingen Meerenakkerweg/ Heistraat en Noord-Brabantlaan" (hierna: tracébesluit) vastgesteld. Dit besluit is op 22 februari 2011 ter inzage gelegd.

Tegen dit besluit hebben [appellanten sub 1] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 28 maart 2011, de Belangenvereniging bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 4 april 2011, de Buurtvereniging en anderen bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 5 april 2011, McDonald's bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 5 april 2011, en [appellant sub 5] bij brief, bij Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant (hierna: Rijkswaterstaat) ingekomen op 14 april 2011 en met toepassing van artikel 6:15 van de Algemene wet bestuursrecht

doorgestuurd naar de Afdeling, beroep ingesteld.
De minister heeft een verweerschrift ingediend.

Het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 23 augustus 2011, waar de Belangenvereniging, vertegenwoordigd door [gemachtigde], de Buurtvereniging en anderen, vertegenwoordigd door [gemachtigden], McDonald's, vertegenwoordigd door, mr. G. Aarts, advocaat te Amsterdam, en [appellant sub 5], in persoon, en de minister, vertegenwoordigd door mr. M. de Hoop, A.H.A. Lucas, mr. F.J.L. Geboers en ing. R. Cellissen, allen werkzaam bij het ministerie, zijn verschenen.

Voorts zijn als partij gehoord het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven, vertegenwoordigd door P. Martens en I. Kaal, beiden werkzaam bij de gemeente Eindhoven, en het college van burgemeester en wethouders van Veldhoven, vertegenwoordigd door F.M. Meindert, werkzaam bij de gemeente Veldhoven.

2. Overwegingen

Tracébesluit

2.1. Het tracébesluit voorziet in een nieuwe aansluiting van de parallelbanen (N2) op de Meerenakkerweg/ Heistraat en een aanpassing (ontvlechting) van de aansluiting op de Noord-Brabantlaan waar er tussen de aansluitingen een weefvak wordt aangelegd, inclusief de reconstructie van de verbindende wegen naar het gemeentelijk wegennet.

Ontvankelijkheid

2.2. De minister stelt zich onder verwijzing van het bepaalde in artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) op het standpunt dat [appellant sub 5] te laat beroep heeft ingesteld, omdat het beroepschrift, dat is gedateerd op 2 april 2011, pas op 14 april 2011 en derhalve na het verstrijken van de beroepstermijn bij Rijkswaterstaat is ingekomen.

2.2.1. Het bestreden besluit is bekend gemaakt op 22 februari 2011, zodat de termijn voor het indienen van een beroepschrift ingevolge het bepaalde in artikel 6:7 en artikel 6:8, eerste lid, van de Awb is begonnen op 23 februari 2011 en geëindigd op 5 april 2011.

2.2.2. Ingevolge artikel 6:9, tweede lid, van de Awb is, voor zover hier van belang, een beroepschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2.2.3. Terpostbezorging vindt plaats op het moment waarop een poststuk in een brievenbus van PostNL wordt gedeponneerd dan wel op het moment waarop het op een postvestiging van PostNL wordt aangeboden. De datumstempel van PostNL is veelal het enige vaststaande gegeven met betrekking tot het tijdstip van terpostbezorging. In verband daarmee moet in gevallen waarin op de enveloppe een leesbaar poststempel is geplaatst, als bewijsrechtelijk uitgangspunt worden genomen dat terpostbezorging heeft plaatsgevonden op de dag waarop het desbetreffende poststuk door PostNL is afgestempeld.

2.2.4. De enveloppe, waarin het beroepschrift is verzonden, is bij Rijkswaterstaat in het ongerede geraakt. Gelet op de door Rijkswaterstaat ter zitting gegeven uiteenzetting over de werkwijze waarop de registratie van binnengekomen post plaatsvindt en de datum waarop het beroepschrift aldaar is geregistreerd, staat het voldoende vast dat het beroepschrift bij

Rijkswaterstaat onmiddellijk na binnenkomen op 14 april 2011 van een datumstempel is voorzien. De Afdeling acht het dan ook niet aannemelijk dat het beroepschrift voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en tijdig is ingediend.
Het beroep van [appellant sub 5] is dan ook niet-ontvankelijk.

Omvang geding

2.3. Voor zover het beroep van de Belangenvereniging zich richt tegen het tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven van 15 januari 2003, overweegt de Afdeling het volgende.

Het tracébesluit van 15 januari 2003 is onherroepelijk. Dit besluit ligt niet ter beoordeling voor en kan derhalve thans niet inhoudelijk aan de orde komen.

Procedurele aspecten

2.4. De Buurtvereniging betoogt dat de minister bij het nemen van het ontwerp-tracébesluit een overzichtskaart heeft gehanteerd die geen actueel beeld geeft van het woongebied Grasrijk.

2.4.1. Artikel 1, eerste lid, onder h, onder 10, van de Tracéwet bepaalt, voor zover hier van belang, dat in deze wet onder tracé wordt verstaan de aanduiding op een of meer topografische of geografische kaarten van het verloop en de geografische omvang van een aan te leggen of te wijzigen hoofdweg.

Ingevolge artikel 11, derde lid, wordt, voor zover hier van belang, bij het ontwerp-tracébesluit ter voldoening aan artikel 1, eerste lid, onder h, onder 10, gebruik gemaakt van een of meer overzichtskaarten met een schaal van ten minste 1:20.000.

2.4.2. Uit artikel 11, derde lid, in samenhang gezien met artikel 1, eerste lid, onder h, onder 10, van de Tracéwet volgt dat de overzichtskaart inzicht dient te geven in het verloop en de geografische omvang van een aan te leggen of te wijzigen hoofdweg. Geen eisen worden gesteld ten aanzien van de te hanteren topografische ondergrond. Nu de overzichtskaart een toereikend inzicht geeft in de geografische omvang van de projecteerde hoofdweg is de minister, gelet op de strekking van de desbetreffende bepalingen in onderlinge samenhang gezien, op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel niet gehouden, een meer actuele topografische ondergrond te hanteren.

Omvang tracé

2.5. De Afdeling begrijpt het betoog van de Buurtvereniging en anderen aldus dat zij van mening zijn dat de minister bij afweging van de betrokken belangen niet tot de in het tracébesluit voorgenomen aanleg van het tracé had mogen overgaan, zonder tegelijkertijd de nieuwe afslag op de A2 ten behoeve van de planologische ontwikkelingen rond het gebied Landelijk Strijp/BEA2 en de nieuwe afslag op de A67 ten behoeve van de ontsluiting van de wijk Veldhoven-West aan te brengen.

2.5.1. De minister heeft ter zitting toegelicht dat het bestreden tracébesluit een randvoorwaarde is om beide planologische ontwikkelingen mogelijk te maken en dat deze ontwikkelingen ten tijde van het nemen van het bestreden besluit nog niet voldoende concreet waren om bij de besluitvorming te kunnen worden betrokken.

2.5.2. De minister heeft op 23 november 2010 voor het eerste project, dat resulteert in een extra aansluiting op de A2, toestemming verleend om een aanvang te nemen met het planologische besluitvormingsproces. Voor beide projecten waren ten tijde van het nemen

van het bestreden besluit echter nog geen planologische procedures opgestart en dientengevolge was de omvang van de effecten daarvan op het bestreden tracébesluit nog ongewis. Geen grond bestaat voor het oordeel dat de minister dit standpunt niet op goede gronden heeft kunnen innemen.

De Buurtvereniging en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze planologische ontwikkelingen als zodanig mee moeten brengen dat geen tracébesluit tot aanleg van het onderhavige tracé mag worden vastgesteld zonder tegelijkertijd bij ditzelfde besluit de beide nieuwe afslagen ten behoeve van de desbetreffende ontwikkelingen mee te nemen. De Afdeling ziet dan ook geen grond voor het oordeel dat de keuze om tot aanleg van het onderhavige tracé over te gaan zonder beide afslagen daarbij te betrekken, getuigt van een onevenwichtige belangenafweging.

Het verkeersmodel

2.6. De Buurtvereniging en anderen betogen dat in de modellering ten onrechte de maximale planologische mogelijkheden zijn meegenomen voor de bedrijventerreinen "Trade Forum" en "Land Forum". De Buurtvereniging en anderen voeren tevens aan dat de minister bij de berekeningen van het verkeersmodel ten aanzien van de verkeersinfrastructuur, waaronder de uitsluiting van het bedrijventerrein "Land Forum", onjuiste uitgangspunten heeft gehanteerd. Hierdoor heeft de minister niet tot een evenwichtige afweging van de alternatieven kunnen komen. Daarnaast zijn - kort weergegeven - verkeersintensiteiten van wegen niet of niet juist meegenomen, zodat de minister ook in zoverre niet tot een evenwichtige afweging van de alternatieven in het milieueffectrapport heeft kunnen komen, aldus de Buurtvereniging en anderen.

2.6.1. Ten behoeve van het bestreden tracébesluit is onderzoek gedaan naar het verkeerskundig functioneren van het nieuw aan te leggen tracé. De resultaten zijn neergelegd in de door Goudappel Coffeng opgestelde rapporten "modelstudie Varianten A2, technische verantwoording" en "Dynamische Modelstudie aansluitingen Veldhoven" van november 2006 onderscheidenlijk september 2007. Voor de verkeersberekening is voor het hoofdwegennet gebruik gemaakt van het Nieuw Regionaal Model (hierna: NRM) en voor het onderliggende wegennet van het verkeersmodel van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (hierna: SRE). Het SRE is een verkeersmodel dat binnen de bij het SRE aangesloten gemeenten, waaronder Eindhoven, wordt gebruikt als beleidsinstrument bij verkeersvraagstukken en prognoses. In het SRE-model is het in 1997 vastgestelde Masterplan Meerhoven, waarin de uitgangspunten voor de woon- en werklocatie zijn vastgesteld, en de vertaling daarvan in de vigerende bestemmingsplannen, inclusief de mogelijkheden van een maximale planologische invulling daarvan, tot uitgangspunt genomen. Nu de bestemmingsplannen "Trade Forum" en "Land-Forum" ruimte geven om de interne verkeersinfrastructuur en externe ontsluiting van deze terreinen door middel van een uitwerkingsplan nader te bepalen, heeft de minister voor de aansluitingen voor deze bedrijventerreinen op de Noord-Brabantlaan, de Heistraat, onderscheidenlijk de Meerhovendreef, advies ingewonnen bij de gemeente Eindhoven. De daaruit verkregen informatie is mede gebruikt als uitgangspunt voor het verkeersmodel.

In de referentiesituatie voor het jaar 2020 zal de wijk Grasrijk-Oost door middel van de Nieuwe Sliffertsestraat aangesloten zijn op de Oude Sliffertsestraat. Het bedrijventerrein "Land-Forum" wordt eveneens aangesloten op de Oude Sliffertsestraat. De directe verbinding van de Sliffertsestraat met de Noord-Brabantlaan komt te vervallen. De ontsluiting van de wijk Grasrijk-Oost en het bedrijventerrein "Land-Forum" vindt derhalve plaats door middel van de Oude Sliffertsestraat, Meerhovendreef en Grasdreef.

2.6.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in onder meer de uitspraak van 6 juli 2011 in zaak nr. 201009980/1/M2 geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model, zoals het NRM en het SRE-model, wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid.

De door de minister gemotiveerd bestreden stellingen van de Buurtvereniging en anderen over de bij de berekening ten aanzien van de verkeersinfrastructuur gehanteerde uitgangspunten en de verkeersintensiteiten geven geen aanleiding voor het oordeel dat de uitkomsten van de met deze modellen berekende verkeersintensiteiten te zeer afwijken van de werkelijkheid. De Buurtvereniging en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat de gehanteerde modellen zodanige gebreken vertonen dat de uitkomsten hiervan niet als representatief kunnen worden beschouwd. Derhalve bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op deze modellen heeft mogen baseren.

Tracékeuze en alternatieven

2.7. In de toelichting op het tracébesluit is, voor zover hier van belang, vermeld dat de realisatie van de vernieuwing van de randweg Eindhoven, in het bijzonder de A2, heeft geleid tot afwikkelingsproblemen rond de aansluiting op de Noord-Brabantlaan.

Als gevolg hiervan zijn de verkeersintensiteiten bij de aansluiting Noord-Brabantlaan in de afgelopen jaren aanzienlijk toegenomen. In de visie van de gemeenten Eindhoven en Veldhoven zal bovendien in het gebied nog een aantal ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, zoals grootschalige woningbouw en de ontwikkeling van de nieuwe bedrijventerreinen "Trade Forum" en "Land Forum". Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat de verkeersintensiteiten de komende jaren verder toenemen.

Dit verkeersprobleem is niet betwist.

2.7.1. Zoals de Afdeling onder meer in haar uitspraak van 15 september 2010 in zaak nr. 200904401/1/M2 heeft overwogen, vergt de vaststelling van een tracébesluit een belangenafweging, waarbij politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol spelen. Bij deze afweging, waarbij ook de voor- en nadelen van alternatieven dienen te worden betrokken, heeft de minister beoordelingsvrijheid. 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. De rechter 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.

2.8. [appellanten sub 1] betogen dat de minister in het tracébesluit ten onrechte heeft gekozen voor de ontplechting van de aansluiting van de N2 op de Noord-Brabantlaan en daaraan gekoppeld het doortrekken van de Meerhovendreef. Zij voeren daartoe aan dat door de aanleg van het tracé de opzet van de wijk Meerhoven, waaronder de wijk Grasrijk, zijnde een groene, autoluwe en kindvriendelijke woonwijk, teniet wordt gedaan en het leefklimaat aldaar wordt aangetast vanwege onder meer de toename van de verkeersintensiteit en de wijziging van het karakter van het verkeer.

2.8.1. De minister stelt dat de opzet van de wijk niet wezenlijk verandert als gevolg van de aanleg van het tracé. Het aantal motorvoertuigen zal vanwege het doortrekken van de Meerhovendreef naar de N2 met 15% stijgen. Daarvan bestaat 5% uit vrachtverkeer. Een dergelijke verkeersintensiteit is volgens de minister niet ongebruikelijk voor een

wijkontsluitingsweg. Bovendien doet een hogere verkeersintensiteit op gebiedsontsluitingswegen van Meerhoven - waaronder de Meerhovendreef - niets af aan het autoluwe karakter van die wijk. Een uitgangspunt in de verkeerskundige opzet van Meerhoven is juist dat verkeersstromen worden gebundeld op wegen die daarvoor bedoeld en ontworpen zijn, zoals de Meerhovendreef, om zo het achterliggende wegennet autoluw te houden, aldus de minister.

2.8.2. Sedert 1997 is in de gemeentelijke ruimtelijke plannen voorzien in de aanleg ter plaatse van een (primaire) ontsluitingsstructuur. De realisatie door de gemeente Eindhoven van de wijkontsluitingsweg Meerhovendreef-Oost - bestaande uit een weg met twee rijstroken die ten opzichte van elkaar zijn gescheiden door een middenberm - maakt geen onderdeel uit van het bestreden tracébesluit en speelt bij de beoordeling daarvan derhalve geen rol.

De minister heeft in redelijkheid zwaarwegende betekenis mogen toekennen aan het verkeersbelang dat is gediend met aanpassing van de aansluiting van de parallelbanen (N2) op onder meer de Noord-Brabantlaan, inclusief de reconstructie van de Verlengde Meerhovendreef naar het gemeentelijk wegennet. De Afdeling acht het aannemelijk dat deze aansluiting de verkeersdoorstroming van de A2 naar het onderliggende wegennet waarborgt. Het door de minister erkende gegeven dat de verkeersintensiteit op de geprojecteerde wijkontsluitingsweg Meerhovendreef-Oost hierdoor in zekere mate negatief wordt beïnvloed, is niet toereikend voor het oordeel dat de minister geen doorslaggevende betekenis heeft mogen toekennen aan de met het bestreden tracébesluit beoogde oplossing van de aldaar aanwezige verkeersproblematiek. Hierbij heeft de Afdeling in aanmerking genomen dat niet aannemelijk is gemaakt dat deze negatieve invloed in relevante mate afbreuk doet aan de verkeerskundige opzet van Meerhoven.

2.9. De Buurtvereniging en anderen betogen dat ten onrechte niet is gekozen voor het alternatief Meerenakkerweg. Dit alternatief laat de opzet van de wijk, waarbij de Meerhovendreef-Oost als een lokale buurtontsluitingsweg voor het oostelijk woongebied van de wijk fungeert, in stand en biedt volgens hen de beste doorstroming op de parallelbanen (N2). Weliswaar heeft het alternatief Ontvlechting een geringe meerwaarde wat betreft verkeerskundige duurzaamheid, maar dit mag volgens de Buurtvereniging en anderen niet zwaarder wegen dan het behouden van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de wijk. Nu de aanleg van het tracé volgens het ontvlechtingsalternatief niet gelijktijdig heeft plaatsgevonden met de aanleg van het tracé A2/A67 Randweg Eindhoven zijn de kosten voor de aanleg ten opzichte van het alternatief Meerenakkerweg verder toegenomen, aldus de Buurtvereniging en anderen.

Daarnaast betogen de Buurtvereniging en anderen dat de minister naar aanleiding van de startnotitie het alternatief Meerenakkerweg zonder aansluiting Hurksestraat ten onrechte niet heeft onderzocht. Verder heeft de minister het alternatief, waarbij ter hoogte van de aansluiting Noord-Brabantlaan/ Hurksestraat een inrijverbod voor vrachtwagens geldt, ten onrechte niet onderzocht, aldus de Buurtvereniging en anderen.

2.9.1. In het milieueffectrapport zijn het probleemoplossend vermogen en de milieugevolgen beschreven van twee alternatieven ten opzichte van de doelstellingen van het project. De alternatieven zijn de aanleg van een nieuwe aansluiting van de parallelbanen (N2) op de Meerenakkerweg (alternatief Meerenakkerweg) en de ontvlechting van de aansluiting op de Noord-Brabantlaan en het realiseren van een nieuwe aansluiting van de parallelbanen (N2) op de Meerenakkerweg (ontvlechtingsalternatief). Uit de vergelijking van de twee alternatieven komt naar voren dat bij beide alternatieven de Hurksestraat is aangesloten op de Noord-Brabantlaan. Beide varianten vormen een verantwoorde oplossing voor de doorstroming van

de randweg Eindhoven op het gemeentelijk wegennet en ontsluiting van het bedrijventerrein De Hurk. De doorstroming in het alternatief Meerenakkerweg is echter minder dan in het ontvlechtingsalternatief en biedt minder restcapaciteit van het wegennet. Het ontvlechtingsalternatief heeft het meest positieve effect op de doorstroming en prestatie van het wegennet en daarmee op de robuustheid van de weginfrastructuur. Ook is dit alternatief volgens de minister duurzamer dan het alternatief Meerenakkerweg, omdat de restcapaciteit van het wegennet dan ook na de planhorizon van het bestreden tracébesluit de groeiende intensiteiten gedurende een langere periode adequaat kan verwerken. De minister erkent dat de kosten van het ontvlechtingsalternatief hoger zijn vanwege het feit dat twee aansluitingen moeten worden gerealiseerd en gelijktijdige realisatie van de randweg Eindhoven door tijdsverloop niet mogelijk is. Desalniettemin heeft de ontvlechtingsvariant de voorkeur van de minister.

De reden waarom de variant Meerenakkerweg zonder aansluiting met de Hurksestraat niet nader is onderzocht, vloeit volgens de minister voort uit het vooronderzoek, waaruit volgt dat de beide andere alternatieven op verkeerskundig vlak tot beter resultaat leiden. Daarnaast is in aanmerking genomen dat door de gemeentebesturen van Eindhoven en Veldhoven veel belang wordt gehecht aan een meer evenwichtige verdeling van verkeer van en naar het bedrijventerrein De Hurk. In dit kader was de variant Meerenakkerweg zonder aansluiting met de Hurksestraat volgens de minister minder aantrekkelijk. Een onderzoek naar een variant waarbij een verbod geldt voor vrachtverkeer ter hoogte van de aansluiting Noord-Brabantlaan/ Hurksestraat heeft de minister niet nodig geacht, nu uit verkeersprognoses volgt dat de hoeveelheid vrachtverkeer op de aansluiting Veldhoven en Meerhovendreef beperkt zal zijn.

2.9.2. Voor het aantasten van de rechtmatigheid van de keuze van de minister voor de aanleg van het tracé overeenkomstig de ontvlechtingsvariant is onvoldoende dat wordt gewezen op andere mogelijk aanvaardbare oplossingen, maar moet aannemelijk worden gemaakt dat de keuze van de minister redelijke gronden ontbeert.

In aanmerking genomen de weerlegging van de minister van de in beschouwing genomen alternatieven, acht de Afdeling met hetgeen de Buurtvereniging en anderen ten aanzien daarvan naar voren hebben gebracht, niet aannemelijk gemaakt dat de minister niet in redelijkheid de voorkeur heeft mogen geven aan het ontvlechtingsalternatief boven de andere door de minister in beschouwing genomen dan wel door de Buurtvereniging en anderen bepleite alternatieven.

2.10. McDonald's voert aan dat haar restaurant aan de Noord-Brabantlaan 350 te Eindhoven door het met het bestreden tracébesluit beoogde tracé niet meer een rechtstreekse aansluiting heeft op de Noord-Brabantlaan, maar door middel van een verbindingsweg met de Verlengde Meerhovendreef zal worden verbonden. Door deze wijziging zal de bereikbaarheid van het restaurant verslechteren en het voortbestaan van het restaurant in gevaar worden gebracht, aldus McDonald's.

2.10.1. De minister stelt dat het restaurant desalniettemin in voldoende mate bereikbaar zal zijn. Bezoekers afkomstig van de N2 zullen daardoor een route moeten afleggen die ongeveer één kilometer langer is dan in de huidige situatie, waardoor de reistijd vanwege de verbeterde doorstroming op de Noord-Brabantlaan in beperkte mate zal toenemen. Dit zal een beperkte omzetting tot gevolg hebben, maar niet een zodanig effect hebben op de bedrijfsvoering dat het restaurant niet kan worden voortgezet, aldus de minister.

2.10.2. De Afdeling ziet in de gestelde verminderde bereikbaarheid van het restaurant geen

grond voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen komen tot de keuze voor de in het tracébesluit vastgestelde wijze van de aanleg van het tracé. Hierbij wordt aangetekend dat ter zitting is gebleken dat tussen de gemeente Eindhoven en McDonald's nagenoeg overeenstemming is bereikt over een verbetering van de ontsluiting.

Luchtkwaliteit

2.11. [appellanten sub 1] vrezen - zo begrijpt de Afdeling het beroepschrift - dat met de in het tracébesluit voorziene wijziging van de N2 niet kan worden voldaan aan de ingevolge titel 5.2 van de Wet milieubeheer geldende grenswaarden voor luchtkwaliteit. [appellanten sub 1] en de belangenvereniging betogen dat de minister onvoldoende inzichtelijk maakt hoe hij aan de grenswaarden blijft voldoen, indien uit de jaarlijkse monitoring blijkt dat deze worden overschreden.

2.11.1. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (hierna: het NSL) is een op grond van artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer vastgesteld programma.

2.11.2. In haar uitspraak van 31 maart 2010, in zaak nr. 200900883/1/H1, heeft de Afdeling overwogen dat een exceptieve toetsing van het NSL-besluit aan artikel 5.12 van de Wet milieubeheer mogelijk is. Concreet betekent dit, dat moet worden beoordeeld of het NSL overeenkomstig het eerste lid van dit artikel is gericht op het bereiken van grenswaarden die worden of dreigen te worden overschreden en of er overeenkomstig het vijfde lid van dit artikel geen besluiten in zijn opgenomen waarvan aannemelijk is dat deze na afloop van de uitsteltermijn leiden tot een overschrijding of verdere overschrijding van de grenswaarden waarvoor met toepassing van artikel 22 van de richtlijn uitstel is verkregen.

Zoals de Afdeling heeft overwogen in haar uitspraak van 12 januari 2011 in zaak nr. 200901660/1/M3, brengt het enkele feit dat de uitgangspunten die bij het opstellen van het NSL zijn gebruikt gedurende de looptijd van het programma mogelijkerwijs bijstelling behoeven niet met zich dat het programma in strijd is met artikel 5.12 van de Wet milieubeheer. Hetzelfde geldt voor de omstandigheid dat de eerste uitkomsten van de monitoring van het NSL tegenvallen.

2.11.3. Thijssen en Overlaak hebben niet aannemelijk gemaakt dat het project N2 Aansluiting Meerenaakweg/ Heistraat en Noord-Brabantlaan in strijd met artikel 5.12, vijfde lid, van de Wet milieubeheer in het NSL is opgenomen, noch dat er ten tijde van het nemen van het tracébesluit aanleiding had moeten zijn om het NSL met toepassing van één van de in de artikelen 5.12 en 5.14 genoemde bevoegdheden aan te passen vanwege de te verwachten luchtkwaliteit rondom het tracé in kwestie.

Een exceptieve toetsing van het NSL aan artikel 5.12 van de Wet milieubeheer leidt niet tot de conclusie dat het NSL onrechtmatig is. Uit artikel 5.16 van die wet volgt dat voor in het NSL opgenomen programma's geen afzonderlijke toetsing aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden voor zwevende deeltjes en stikstofdioxide hoeft plaats te vinden. Deze grenswaarden vormen dus geen beletsel om het tracébesluit vast te stellen.

2.11.4. Voor zover het beroep van de Belangenvereniging ziet op welke feitelijke maatregelen worden getroffen indien uit de jaarlijkse monitoring blijkt dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden gehaald, overweegt de Afdeling dat dit beroep het bereik van het bestreden tracébesluit te buiten gaat. Inhoudelijke bespreking daarvan is dan ook niet aan de orde.

Bestemmingsplan

2.12. De Buurtvereniging en anderen betogen dat het bestreden tracébesluit strijdig is met het geldende bestemmingsplan "Meerhoven" uit 1997.

2.12.1. Ingevolge artikel 15, zesde lid, van de Tracéwet, zoals dat bij het nemen van het tracébesluit luidde en voor zover hier van belang, geldt het tracébesluit, voor zover het niet in overeenstemming is met het bestemmingsplan, als projectbesluit als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening.

Ingevolge artikel 3.29, eerste lid, gelezen in samenhang met 3.10, eerste lid, en 1.1, eerste lid, aanhef en onder f, van de Wet ruimtelijke ordening, zoals deze bepalingen bij het nemen van het tracébesluit luiden en voor zover hier van belang, houdt het projectbesluit in dat ten behoeve van de verwezenlijking van dat besluit het geldende bestemmingsplan buiten toepassing blijft.

2.12.2. Uit de hierboven genoemde artikelen 15, zesde lid, van de Tracéwet, bezien in samenhang met 3.29, eerste lid, en 3.10, eerste lid, en 1.1, eerste lid, aanhef en onder f, van de Wet ruimtelijke ordening, volgt dat het geldende bestemmingsplan buiten toepassing blijft, indien het tracébesluit niet in overeenstemming is met dit plan. Gelet op de eerder genoemde bepalingen doet zich een met het geldende bestemmingsplan strijdige situatie, anders dan de Buurtvereniging en anderen vooronderstellen, derhalve niet voor.

Het akoestische onderzoek

2.13. Het akoestisch onderzoek, dat aan het tracébesluit ten grondslag ligt, is vastgelegd in de door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. opgestelde rapporten "Akoestisch onderzoek N2 aansluiting Meerenakkerweg, hoofdrapport", "Bijlagerapport algemene uitgangspunten Tracéwetprojecten" en "Bijlagerapport specifieke uitgangspunten en resultaten ten behoeve van MER en tracébesluit aansluiting Meerenakkerweg/ Heistraat en Noord-Brabantlaan" (hierna: het akoestisch Hoofdrapport, het algemene Bijlagerapport en het specifieke Bijlagerapport).

2.14. De Buurtvereniging en anderen betogen dat de in het akoestisch onderzoek toegepaste modellering en daarbij gehanteerde uitgangspunten, waaronder verkeersintensiteiten, voor hen onvoldoende inzichtelijk zijn. Daarnaast voeren zij aan dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte niet de akoestische effecten van de aanleg van de weg op de geluidbelasting zijn meegenomen vanwege het onderliggende wegennet van Meerhoven en in het bijzonder de wijk Grasrijk op de aldaar gelegen woningen.

2.14.1. In artikel 87d, eerste lid, van de Wet geluidhinder is bepaald waarnaar akoestisch onderzoek moet worden gedaan bij het voorbereiden van de aanleg van een hoofdweg. Ingevolge dit artikellid moet - kort weergegeven en voor zover hier van belang - onderzoek worden ingesteld naar de geluidsbelasting die door woningen, geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van de weg vanwege de weg wordt ondervonden.

In het tweede lid is bepaald waarnaar akoestisch onderzoek moet worden gedaan bij het voorbereiden van een wijziging van een hoofdweg. Ingevolge dit artikellid, kort weergegeven en voor zover hier van belang, geeft dit onderzoek tevens inzicht in de heersende geluidsbelasting en de op 1 maart 1986 ondervonden geluidsbelasting.

In het derde lid is, voor zover hier van belang, bepaald dat indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de wijziging van een hoofdweg zal leiden tot een aanpassing van andere wegen dan de te wijzigen hoofdweg, of tot aanpassing van de niet te wijzigen gedeelten van

de hoofdweg, het onderzoek tevens betrekking heeft op die andere wegen of de niet te wijzigen gedeelten van de betrokken hoofdweg.

2.14.2. Op de door de Buurtvereniging en anderen weergegeven vermeende onvolkomenheden in het akoestisch onderzoek is door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. in opdracht van de minister ingegaan in de memo "Reactie op onderdelen beroepschrift Tb". Deze reactie, die een puntsgewijze weerlegging van alle door de Buurtvereniging en anderen naar voren gebrachte gronden bevat en die door de Buurtvereniging en anderen niet nader is bestreden, komt de Afdeling niet onjuist voor.

2.14.3. Gezien het derde lid van artikel 87d moet het onderzoek mede betrekking hebben op woningen langs niet in het tracébesluit betrokken wegen, waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat het tracébesluit bij deze woningen leidt tot een aanpassing van de weg in de zin van de Wet geluidhinder.

In de bijlage bij het verweerschrift heeft Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. in opdracht van de minister uiteengezet dat in het door de Buurtvereniging en anderen genoemde gebied geen woningen staan waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat ten gevolge van het tracébesluit een aanpassing van de weg plaatsvindt. De Buurtvereniging en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit standpunt onjuist is. Er is dan ook geen grond voor het oordeel dat het onderzoek in zoverre in strijd met artikel 87d, derde lid, van de Wet geluidhinder is.

2.15. De Buurtvereniging en anderen betogen dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening is gehouden met de cumulatie van verkeerslawaaai vanwege het tracé en het onderliggende wegennet, waaronder de geprojecteerde Meerhovendreef-Oost, op de woningen gelegen in de wijk Grasrijk en in het bijzonder de woningen gelegen aan het Grasveld.

2.15.1. Ingevolge artikel 110f, eerste lid, van de Wet geluidhinder, voor zover hier van belang, dient degene, die bij of krachtens deze wet verplicht is tot het verrichten van een akoestisch onderzoek, ter plaatse van een woning waarop Afdeling 2, 2a, 3 en 4 van hoofdstuk VI van toepassing is en die in twee of meer aanwezige geluidzones als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder is gelegen, tevens onderzoek te doen naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Aangegeven dient te worden op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen.

Ingevolge het derde lid, aanhef en onder a, is het eerste lid uitsluitend van toepassing indien voor een woning een hogere waarde zal worden vastgesteld.

2.15.2. Voor de woningen gelegen aan het Grasveld zijn vanwege de N2 en de Verlengde Meerhovendreef geen hogere waarden vastgesteld. Gelet op het bepaalde in artikel 110f, eerste lid, van de Wet geluidhinder, bestaat geen verplichting tot het verrichten van onderzoek naar de cumulatieve geluidbelasting vanwege de N2 en de Verlengde Meerhovendreef en de Meerhovendreef-Oost op de woningen aan het Grasveld.

In zijn algemeenheid moet echter worden aangenomen dat de cumulatieve geluidbelasting ten opzichte van de geluidbelasting door afzonderlijke bronnen op zich gezien een negatieve invloed kan hebben op het woon- en leefklimaat. Dit aspect moet worden betrokken in de belangenafweging.

Volgens het akoestisch Hoofdrapport, het algemene Bijlagerapport en het specifieke Bijlagerapport in samenhang gezien met de door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. in opdracht van de minister opgestelde memo "Reactie op onderdelen beroepschrift Tb", kan uit

de bijdrage van de Meerhovendreef-Oost aan de geluidbelasting op de woningen gelegen aan het Grasveld worden afgeleid dat deze geluidbelasting ter plaatse van die woningen niet zodanig is dat dit gecumuleerd met de geluidbelasting vanwege de N2 en de Verlengde Meerhovendreef tot een significant hogere geluidbelasting zal leiden. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich bij de afweging van de betrokken belangen niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de cumulatieve geluidbelasting geen negatieve invloed heeft op het woon- en leefklimaat ter plaatse van die woningen.

2.16. Het beroep van de Buurtvereniging en anderen geeft, gezien het voorgaande, geen grond voor het oordeel dat de minister bij de toepassing van de bepalingen van de Wet geluidhinder niet van de resultaten van het akoestisch onderzoek mocht uitgaan.

Geluidhinder (hogere waarden)

2.17. 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 geluidsbelasting in zones ingevolge de artikelen 87e tot en met 87i van de Wet geluidhinder met betrekking tot het gebied dat is begrepen in een tracébesluit, deel uit van het tracébesluit.

De artikelen 87e tot en met 87i zijn opgenomen in afdeling 2A van hoofdstuk 5 van de Wet geluidhinder.

In artikel 87b, eerste lid, aanhef en onder h, zoals dat luidt sinds 1 januari 2007, is, kort weergegeven en voor zover hier van belang, bepaald dat onder aanpassing van een weg in de zin van afdeling 2A moet worden verstaan: een aanpassing ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van deze afdeling als ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt.

In artikel 87f, eerste lid, aanhef en onder a, is, voor zover hier van belang, bepaald dat behoudens het tweede tot en met het vierde lid, de voor woningen ten gevolge waarvan de hoofdweg wordt aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting 48 dB is, indien de geluidsbelasting van de woning vanwege de hoofdweg op 1 maart 1986 lager dan of gelijk was aan 60 dB(A).

Ingevolge artikel 87f, derde lid, geldt, kort weergegeven en voor zover hier van belang, dat bij een wijziging van een op 1 januari 2007 aanwezige hoofdweg, waarbij niet eerder een hogere waarde dan 48 dB is vastgesteld en waarbij de heersende waarde hoger is dan 48 dB, voor woningen ten gevolge waarvan de hoofdweg wordt aangepast, de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de hoofdweg de heersende waarde is.

Ingevolge artikel 87f, vierde lid, samen met artikel 87b, eerste lid, onder a, voor zover hier van belang, kan de minister een hogere dan de in het derde lid bedoelde waarde vaststellen.

Ingevolge artikel 87f, zesde lid, voor zover hier van belang, kan slechts toepassing worden geven aan het vierde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Ingevolge artikel 87g, eerste lid, geldt, kort weergegeven en voor zover hier van belang, dat bij een woning waarvan de geluidsbelasting van de gevel op 1 maart 1986 hoger was dan 60

dB(A), de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting 48 dB is.

Ingevolge artikel 87g, derde lid, samen met artikel 87b, eerste lid, onder a, voor zover hier van belang, kan de minister een hogere dan de in het eerste lid bedoelde waarde vaststellen.

Ingevolge artikel 87g, zevende lid, voor zover hier van belang, kan slechts toepassing worden geven aan het derde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

2.17.1. Voor woningen langs het tracé waarvoor het tracébesluit is genomen kunnen, gezien het hiervoor weergegeven wettelijk kader, waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (hierna: de voorkeursgrenswaarde) gelden indien ten gevolge van de toename van de geluidsbelasting bij die woningen van 2 dB(A) sprake is van een aanpassing van de weg.

Bij een voorziene overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan de minister een hogere waarde vaststellen, maar uitsluitend nadat hij heeft onderzocht in hoeverre die overschrijding met het treffen van maatregelen kan worden verminderd of voorkomen.

Voor woningen die - vanwege een toename van de geluidsbelasting met minder dan 2 dB(A) - geen aanpassingswoningen zijn, geldt op grond van de Wet geluidhinder geen voorkeursgrenswaarde en is het vaststellen van hogere waarden, en in dat verband onderzoek naar geluidreducerende maatregelen, niet aan de orde.

2.18. [appellanten sub 1] zijn beducht voor ontoelaatbare geluidhinder ter plaatse van hun woning gelegen aan de [locatie] in de wijk Grasrijk vanwege de aanleg van het tracé. Zij vrezen dat hierdoor slapen met geopend raam niet mogelijk is en dat zij niet onbelemmerd gebruik kunnen maken van het bij de woning behorende balkon en dakterras.

2.18.1. Uit tabel 5.2 van het Specifieke bijlagenrapport blijkt dat de geluidsbelasting op de desbetreffende woning in het maatgevende jaar 2021 maximaal 1,37 dB hoger is dan die in de huidige situatie en ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft die voor de woning zou gelden indien deze zou moeten worden aangemerkt als een aanpassingswoning. [appellanten sub 1] hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit standpunt onjuist is. In het geval van [appellanten sub 1] noopt de Tracéwet samen met de Wet geluidhinder niet tot het treffen van aanvullende geluidreducerende maatregelen, noch tot het treffen van isolatiemaatregelen aan de woning.

In artikel 1 van de Wet geluidhinder zijn definities opgenomen van "andere geluidgevoelige gebouwen" en "geluidgevoelige terreinen". Op grond van die bepaling worden als geluidgevoelig aangemerkt: woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, buitenterreinen bij specifieke gezondheidszorggebouwen en woonwagenstandplaatsen. Nu een balkon of dakterras niet krachtens voormelde wetsbepaling als geluidgevoelig zijn bestempeld, komen deze op grond daarvan geen bescherming toe.

Voorts is in de Wet geluidhinder noch in de Tracéwet een wettelijke bepaling aan te wijzen die de minister verplicht een verhoging van de geluidbelasting in een woning bij geopende ramen te voorkomen.

2.19. De Belangenvereniging voert aan dat de eerste onderscheidenlijk de laatste 50 meter van de toe- en afritten Meerenaakweg/ Heistraat in tegenstelling tot de overige delen van het wegdek ten onrechte niet worden voorzien van stil asfalt.

2.19.1. Ingevolge artikel 4, eerste lid, onder a en b, van het tracébesluit worden op de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/ Heistraat, met uitzondering van de eerste onderscheidenlijk 50 meter een wegdek toegepast met minimaal de akoestische kwaliteit van tweelaags zeer open asfalt beton.

2.19.2. De minister stelt dat de toepassing van een bronmaatregel in de vorm van tweelaags ZOAB op en nabij een druk kruispunt niet wenselijk is. Dit in verband met het optreden van wrijvingskrachten tussen autobanden en het wegdek die bij het remmen en optrekken van verkeer kunnen optreden, waardoor de poreuze structuur van het wegdek wordt aangetast en kapot gaat. Het door de Belangenvereniging gewenste wegdek ontmoet naar het oordeel van de minister overwegende bezwaren van verkeerskundige aard in de zin van de artikelen 78f, zesde lid, en 87g, zevende lid, van de Wet geluidhinder.

Daarnaast stelt de minister dat de weggedeelten kleine gedeelten betreffen waarop bovendien met lage snelheden wordt gereden, waardoor ook het aanbrengen van het door de Belangenvereniging voorgestelde dunne geluidreducerende deklaag niet bijdraagt aan een verdere reductie van de geluidbelasting.

2.19.3. De Afdeling ziet in hetgeen op dit punt door de Belangenvereniging is aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de minister met deze motivering niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen om geen tweelaags ZOAB op de desbetreffende weggedeelten toe te passen.

2.20. De Belangenvereniging voert aan dat ten onrechte een inpassingscherm van twee meter langs de toerit van de aansluiting Meerenakkerweg is geplaatst in plaats van een geluidscherm van vier tot zes meter.

2.20.1. De minister stelt dat het bestaande geluidscherm van vier meter hoog ter hoogte van Veldhoven langs de N2 vanwege het tracé zal worden doorbroken. Om deze onderbreking te compenseren worden aldaar schermen geplaatst met eenzelfde hoogte als de schermen waarop ze aansluiten. Deze schermen zijn zodanig gemodelleerd dat de openingen geminimaliseerd zijn en voldaan wordt aan de randvoorwaarden van de CROW-publicatie "Richtlijnen Geluidbeperkende Constructies langs Wegen" van 2007. Aanvullend wordt langs de toerit schermen van twee meter hoog geplaatst dat vanwege verkeerstechnische redenen nodig is. Deze schermen hebben een afschermende werking die vergelijkbaar is met een absorberend scherm. Deze schermen zijn betrokken in het akoestisch onderzoek, aldus de minister.

2.20.2. Bij het vaststellen van hogere waarden geldt als voorwaarde, kort weergegeven en voor zover hier van belang, dat toepassing van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren van financiële of landschappelijke aard ontmoet. Voor de beoordeling van de doelmatigheid van geluidreducerende maatregelen voor aanpassingswoningen hanteert de minister het zogenoemde maatregelencriterium en voor de beoordeling van de doelmatigheid bij saneringswoningen het zogenoemde schermencriterium. In onder meer de uitspraak van de Afdeling van 21 februari 2007 in zaak nr. [200600229/1](#) is overwogen dat toepassing van het maatregelen- en schermencriterium niet in strijd is met de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving.

2.20.3. In het akoestisch Hoofdrapport, het algemene Bijlagerapport en het specifieke Bijlagerapport is uitgebreid beschreven op welke wijze het maatregelen- en schermencriterium is toegepast, en tot welke beslissingen over de te treffen geluidreducerende voorzieningen en vast te stellen hogere waarden dit aanleiding geeft. Het in algemene bewoordingen gestelde betoog van de Belangenvereniging dat zij het wenselijk

vindt dat meer dan wel andere geluidreducerende maatregelen worden getroffen, geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de minister een onjuiste toepassing heeft gegeven aan de door hem bij de beoordeling van de doelmatigheid gehanteerde uitgangspunten.

Visuele hinder

2.21. De Belangenvereniging vreest visuele hinder voor omwonenden door het plaatsen van een scherm van slechts twee meter hoogte langs de toerit van de aansluiting Meerenakkerweg, nu het vrachtverkeer niet aan het zicht wordt onttrokken.

2.21.1. De minister stelt dat langs de toerit ter hoogte van de Peter Zuidlaan een scherm zal worden geplaatst van twee meter hoogte. Dit scherm is vanwege verkeerstechnische redenen nodig. Het scherm dat verblinding van verkeer op de Peter Zuidlaan moet tegen gaan, heeft niet tot doel visuele hinder te beperken, aangezien daar geen reden toe is, aldus de minister.

2.21.2. Ingevolge artikel 6, tweede lid, tweede volzin, en in samenhang gezien met tabel 5 van het tracébesluit wordt om visuele hinder te beperken vanaf de Peter Zuidlaan langs de toerit van de Meerenakkerweg/ Heistraat naar de westelijke parallelbaan (N2) een afscherming van twee meter hoogte en 265 meter lang geplaatst.

2.21.3. Het tracébesluit zal voor omwonenden van het tracé een verandering van het uitzicht meebrengen, maar de Belangenvereniging heeft niet aannemelijk gemaakt dat deze verandering een zodanige belemmering van het zicht met zich brengt dat de minister het tracébesluit na afweging van de betrokken belangen in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

Evaluatie milieueffectrapportage

2.22. De Belangenvereniging betoogt dat in het tracébesluit onvoldoende duidelijk is gemaakt op welke wijze een evaluatie moet worden verricht. Volgens haar moeten bij de evaluatie onder meer metingen naar de luchtkwaliteit worden verricht.

2.22.1. Een tracébesluit gaat over het vaststellen van een tracé en niet over de wijze waarop uitvoering moet worden gegeven aan verplichtingen op grond van artikel 7.39, eerste lid, van de Wet milieubeheer. In artikel 9 van het tracébesluit kondigt de minister aan hoe hij voornemens is uitvoering te geven aan artikel 7.39, eerste lid, van de Wet milieubeheer. De wijze waarop een evaluatie moet worden verricht, vormt geen onderwerp van het bestreden tracébesluit. De gronden daarover kunnen dan ook niet leiden tot het oordeel dat het tracébesluit niet mocht worden vastgesteld zoals het is vastgesteld.

Schade

2.23. [appellanten sub 1] betogen dat nadeelcompensatie moet worden geboden voor de vermeende waardedaling van hun woning. McDonald's betoogt dat zij schade leidt in de vorm van omzet- en winstderving na openstelling van het tracé.

2.24. Artikel 20d van de Tracéwet biedt de minister de mogelijkheid om op verzoek van een benadeelde bij afzonderlijk besluit schade als gevolg van het tracébesluit te vergoeden. Of en in welke mate bij dat besluit schade moet worden vergoed, komt pas aan de orde bij een bezwaar- en beroepsprocedure over zo'n besluit. Hetgeen [appellanten sub 1] en McDonald's betogen over schade heeft geen betrekking op de rechtmatigheid van het tracébesluit, zodat een inhoudelijke bespreking daarvan in deze procedure niet aan de orde is.

Conclusie

2.25. Het beroep van [appellant sub 5] is niet-ontvankelijk. De overige beroepen zijn ongegrond.

Proceskosten

2.26. 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 [appellant sub 5] niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van [appellanten sub 1], de Belangenvereniging, de Buurtvereniging en McDonald's ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en drs. W.J. Deetman en mr. E. Helder, leden, in tegenwoordigheid van mr. T.L.J. Drouen, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Drouen
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 12 oktober 2011

375.