

Zaaknummer: 200403311/1

Publicatie datum: woensdag 29 december 2004

Tegen: de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig

Rechtsgebied: Kamer 1 - RO - Tracéwet

200403311/1.

Datum uitspraak: 29 december 2004

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de stichting "Stichting Platform Hanzelijn", gevestigd te Wapenveld,
 2. het college van burgemeester en wethouders van Hattem,
 3. de besloten vennootschap "Bouw- en Exploitatiemaatschappij TECHNIEK B.V.", gevestigd te Hattem,
- appellanten,

en

de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, verweerder.

1. Procesverloop

De Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft op grond van artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet in maart 2004 vastgesteld het Tracébesluit Hanzelijn Aanvulling Hattem-Zwolle (hierna: het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle).

Tegen dit besluit hebben de stichting "Stichting Platform Hanzelijn" bij brief van 22 april 2004, bij de Raad van State ingekomen op 22 april 2004, het college van burgemeester en wethouders van Hattem bij brief van 27 april 2004, bij de Raad van State ingekomen op 29 april 2004, en de besloten vennootschap "Bouw- en Exploitatiemaatschappij TECHNIEK B.V." bij brief van 21 april 2004, bij de Raad van State per faxbericht ingekomen op 21 april 2004, beroep ingesteld.

Bij brief van 2 juli 2004 heeft verweerder een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft een deskundigenbericht uitgebracht, gedateerd 19 augustus 2004. Partijen zijn in de gelegenheid gesteld daarop te reageren.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van de stichting "Stichting Platform Hanzelijn", het college van burgemeester en wethouders van Hattem, de besloten vennootschap "Bouw- en Exploitatiemaatschappij TECHNIEK B.V." en van verweerder. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 22 november 2004, waar de stichting "Stichting Platform Hanzelijn", vertegenwoordigd door mr. M. Oosterhof, gemachtigde, en mr. M.A.A. Soppe, advocaat te Enschede, het college van burgemeester en wethouders van Hattem, vertegenwoordigd door mr. B.J.Th. Bouma en mr. M.A.A. Soppe, advocaten te Enschede, alsmede door A.G. Borst en H. van der Kolk, wethouders der gemeente, alsmede door ir. N. Jeurink en ing. A. van den Berg, beiden werkzaam bij Tauw B.V. (hierna: Tauw), de besloten vennootschap "Bouw- en Exploitatiemaatschappij TECHNIEK B.V.", vertegenwoordigd door mr. J. Possel, advocaat te Zwolle en J. Veltkamp, directeur, en verweerder, vertegenwoordigd door mr. H.A.J. Gierveld, ambtenaar van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en een aantal andere ambtenaren van het ministerie, alsmede door mr. J.A.M. van der Velden, advocaat te Breda, alsmede door ing. B.J.H. Koolstra, werkzaam bij Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte (hierna: Alterra), zijn verschenen.

2. Overwegingen

2.1. Algemeen

2.1.1. Het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle heeft betrekking op twee relatief kleine delen van een spoorlijn voor personen- en goederenvervoer tussen Lelystad en Zwolle, in aanvulling op het tracébesluit Hanzelijn van december 2003.

Met de Hanzelijn wordt beoogd te voorzien in een verbetering van de spoorverbinding tussen de noordvleugel van de Randstad en het noorden en noordoosten van Nederland. Daarnaast moet met deze interregionale verbinding de regionale ontsluiting van Almere, Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle worden verbeterd. Dit biedt kansen voor de bevordering van economische activiteiten in het noorden en noordoosten van Nederland en van Flevoland. Met de Hanzelijn kunnen de bestaande Gooi- en Veluwelijn worden ontlast, waardoor aan deze lijnen geen grootschalige aanpassingen nodig zijn. Tot slot kan de Hanzelijn onderdeel worden van een internationale verbinding in het Trans Europese Netwerk.

Naar aanleiding van de inspraakprocedure over het Ontwerp-tracébesluit voor het gehele tracé heeft de Minister besloten voor twee gedeelten van het tracé nog geen besluit te nemen, maar hiervoor een nieuw Ontwerp-tracébesluit ter inzage te leggen, overeenkomstig artikel 14, eerste lid, van de Tracéwet. Het voorliggende tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle heeft betrekking op deze gedeelten van het tracé. Het betreft het gedeelte van het tracé vanaf Rijksweg A28 tot en met de IJsselbrug in de gemeenten Hattem en Zwolle en het gedeelte van het tracé bij de Willemsvaart in Zwolle. Voor de rest van het tracé is reeds in december 2003 het tracébesluit Hanzelijn (hierna: het tracébesluit) vastgesteld. Tegen dit tracébesluit is eveneens beroep ingesteld, welke beroepen op dezelfde zitting bij de Afdeling zijn behandeld. Bij uitspraak van heden, in zaak no. 200400010/1 wordt op deze beroepen beslist.

2.2. Het beroep van de stichting "Stichting Platform Hanzelijn" en het beroep van het college van burgemeester en wethouders van Hattem (gedeeltelijk)

2.2.1. De stichting "Stichting Platform Hanzelijn" stelt in beroep dat verweerder ten onrechte het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle heeft vastgesteld, voorzover hierin wordt voorzien in een hoge brug over de IJssel. Appellante voert hiertoe aan dat verweerder bij de toetsing van zijn besluit alleen op de financiering heeft gelet en te weinig waarde heeft gehecht aan de aantasting van de ecologische en natuurwaarden in het gebied. In het bijzonder zijn de

procedurele stappen van de Habitat- en Vogelrichtlijn niet juist uitgevoerd, aldus appellante. Volgens haar leidt het hanteren van foutieve beoordelingscriteria tot foutieve conclusies inzake de verstoring van het gebied. Deze verstoring komt vooral tot uiting in geluidsoverlast. Voorts is verlies van habitat op zich al een significant effect, aldus appellante. Zij meent dat de natuurcompensatie onvoldoende is. Appellante stelt verder dat ten onrechte geen Maatschappelijke Kosten en Baten-Analyse (hierna: MKBA) is gemaakt en niet aan alle relevante wet- en regelgeving is getoetst, in het bijzonder de Wetlandsconventie van Ramsar. Appellante voert voorts aan dat in het Milieueffectrapport (hierna: MER) geen rekening is gehouden met de cumulatieve effecten van meerdere projecten in het uiterwaardengebied van de IJssel en dat het MER is gebaseerd op onvoldoende onderzochte veronderstellingen.

Het college van burgemeester en wethouders van Hattem stelt in beroep primair dat verweerder ten onrechte het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle heeft vastgesteld, voorzover hierin wordt voorzien in een brug over de IJssel in plaats van een tunnel. Appellant voert hiertoe aan dat de mogelijkheid van een tunnel ten onrechte in geen van de varianten uit de Trajectnota/MER is onderzocht, terwijl deze oplossing op nagenoeg alle aspecten beter scoort dan een brug. Volgens appellant is er geen goede MKBA uitgevoerd. Hij meent dat onvoldoende aandacht is geschonken aan de Nota Belvédère, aan de effecten op de broedplaatsen van diverse weidevogels in verband met geluidsoverlast, aan de aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS) en aan de overschrijding van de geluidsgrenswaarde van 45 dB(A) in een Vogelrichtlijngebied. Ter onderbouwing van zijn standpunt heeft appellant het rapport "Effecten van de Hanzelijn op vogels, analyse van de effecten op de speciale beschermingszone IJssel" (projectnummer 4361638), van 8 november 2004, opgesteld door Tauw in opdracht van de gemeente Hattem, ingebracht.

In verband met de samenhang tussen het beroep van de stichting "Stichting Platform Hanzelijn" en het hiervoor weergegeven onderdeel van het beroep van het college van burgemeester en wethouders van Hattem zal de Afdeling beide beroepen in zoverre gezamenlijk behandelen.

2.2.2. Verweerder stelt zich op het standpunt dat hij bij zijn besluitvorming de relevante wet- en regelgeving in acht heeft genomen. Met betrekking tot de toepassing van de Vogel- en Habitatrichtlijn meent verweerder dat de ingrepen in het gebied geen significant effect zullen hebben, zodat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aangetast zullen worden. Omdat de natuurwaarden niet in ernstige mate worden aangetast, acht verweerder de kosten voor een tunnel onevenredig in verhouding tot de meerwaarde van een dergelijke tunnel.

Milieueffectrapportage

2.2.3. In artikel 7.10 van de Wet milieubeheer wordt aangegeven wat ten minste in een MER moet worden weergegeven. Hiertoe behoren onder meer de alternatieven voor de voorgenomen activiteit, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen. Verder behoort hiertoe een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voorzover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.

2.2.4. In de Trajectnota/MER van juni 2000 is een aantal alternatieven onderzocht. Bijna alle alternatieven kennen een aantal verschillende varianten. In geen van deze alternatieven en varianten is een tunnel onder de IJssel opgenomen. Blijkens de stukken is dit niet gebeurd omdat op basis van een

eerste korte beschouwing kon worden geconcludeerd dat een tunnel hoge meerkosten zou vergen met relatief weinig meerwaarde, zodat de verhouding tussen kosten en opbrengsten dit geen redelijk alternatief maakte. Alsnog uitgevoerd onderzoek, waarvan de resultaten zijn neergelegd in het rapport van maart 2002 "Tunnelstudie IJsselpassage Hanzelijn" en het Alterra-rapport van 4 maart 2002 "Ecologische effecten van de Hanzelijn op Vogelrichtlijngebieden, Effectbepaling in het kader van de EU-Vogelrichtlijn, Aanvullende notitie: Tunnelstudie IJsselpassage Hanzelijn" heeft deze conclusie bevestigd. Uit dit onderzoek blijkt dat de meerkosten van een tunnel globaal tussen € 108 miljoen en € 159 miljoen bedragen, op een totaal bedrag aan kosten van ongeveer € 900 miljoen. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in de uitspraak van 21 juli 2004 in zaak no. 200305714/1 kan verweerder op basis van een globale kostenraming die later wordt bevestigd door een gedegen onderzoek, tot de conclusie komen dat een bepaald alternatief in relatie tot de totale kosten van het project onevenredig duur is. Dit neemt niet weg dat het zorgvuldiger ware geweest indien aan het niet onderzochte alternatief in het MER aandacht was besteed. De Afdeling ziet evenwel in het ontbreken hiervan, mede gelet op het voorgaande, geen aanleiding voor het oordeel dat niet is voldaan aan de in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer vervatte verplichting in een MER de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven op te nemen. Daarbij is in dit geval tevens van belang dat in de huidige situatie reeds sprake is van een spoorbrug over de IJssel, in tegenstelling tot de situatie bij het Drontermeer. Het is dan ook niet onredelijk dat in het MER de situatie met de bestaande spoorbrug als nulalternatief is gekozen. Voorts is in dit geval van belang dat bij een keuze voor een tunnel slechts dan geluidswinst zal zijn te behalen, indien een volledig gesloten tunnel wordt aangelegd, hetgeen echter van invloed is op de veiligheid. Bovendien zou bij een keuze voor een tunnel aan de Zwolse zijde gegraven moeten worden in het waterwingebied "Het Engelse Werk" en zou ter plaatse de winterdijk van de IJssel aangepast moeten worden, hetgeen in strijd zou kunnen komen met de beleidsnota Ruimte voor de Rivier.

Voorzover het college van burgemeester en wethouders van Hattum met een beroep op de uitspraak van de Afdeling van 28 april 2004 in zaak no. 200303118/1 (Gst. 2004, 7214, 153; M en R 2004/7, nr. 65 en JM 2004/86 en 114), stelt dat de m.e.r.-plicht niet kan worden opgeheven door de aanwezigheid van andere onderzoeken die inzicht bieden in milieueffecten, wijst de Afdeling erop dat in die zaak, anders dan in dit geval, in het geheel geen MER was opgesteld. Reeds hierom is geen sprake van met elkaar vergelijkbare gevallen. Ook met betrekking tot de uitspraak van de Afdeling van 23 april 2003 in zaak no. 200200160/1 (M en R 2003/12, nr. 130 en JM 2003/105) is geen sprake van een vergelijkbare situatie, nu in die zaak is vastgesteld dat bij de selectie van alternatieven voor de voorgenomen activiteit die redelijkerwijs in het MER in beschouwing zouden moeten worden genomen, slechts beleidsmatige overwegingen een rol hadden gespeeld. Daarvan is in dit geval geen sprake.

In hoofdstuk 6 van de trajectnota/MER wordt de autonome ontwikkeling beschreven, waarbij tevens, zij het summier, wordt ingegaan op andere activiteiten in het uiterwaardengebied. In zoverre is aandacht besteed aan cumulatieve effecten van meerdere activiteiten.

In haar toetsingsadvies van 26 februari 2001 komt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie voor de m.e.r.) tot het oordeel dat het MER en de aanvulling op het MER, behalve met betrekking tot het aspect hydrologie, voldoende bruikbare informatie leveren voor de verdere besluitvorming. De Commissie voor de m.e.r. interpreteert de informatie over hydrologie op een ander wijze dan de initiatiefnemer. Daardoor acht de Commissie voor de m.e.r. het goed mogelijk dat meer omvangrijke effecten

kunnen optreden dan thans tot uitdrukking worden gebracht in het MER en de aanvulling. De Commissie voor de m.e.r. geeft een aanzet tot een andere zienswijze en acht het noodzakelijk dat detailonderzoek naar kwetsbare locaties plaatsvindt.

In de bijlage bij het tracébesluit "Doorwerking toetsingsadvies Commissie m.e.r." geeft verweerder aan wat met het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. is gedaan. Naar aanleiding van eerdere opmerkingen van de Commissie voor de m.e.r. is in de aanvulling op het MER, het rapport "Aanvullende informatie voor de Trajectnota/MER Hanzelijn" van 14 december 2000, gerapporteerd over het nader verrichtte ecohydrologisch onderzoek, waarbij gekozen is voor een werkwijze waarbij vanuit (kleinschalige) gelokaliseerde 'problemen' teruggekeken wordt naar het grotere geheel waarbinnen de locaties vallen. Op deze wijze zijn langs het gehele tracé bodeminformatie en grondwaterstanden verzameld en gebruikt om de ecohydrologische effectbepaling opnieuw, meer in detail, uit te werken. Volgens verweerder blijft deze werkwijze fundamenteel verschillen met de werkwijze die de Commissie voor de m.e.r. voorstaat, aangezien de Commissie voor de m.e.r. vanuit een volledig onderzocht groter kader wil inzoomen op de 'probleemlocaties'. Het is de Afdeling echter niet gebleken dat de werkwijze die in het MER is gevolgd, zodanige gebreken vertoont dat gesteld kan worden dat sprake is van onvoldoende onderzochte veronderstellingen.

Vogel- en Habitatrichtlijn

2.2.5. Bij besluit van 24 maart 2000, kenmerk N/2000/302, is het gebied bekend onder de naam "IJssel" aangewezen als speciale beschermingszone (SBZ) in de zin van artikel 4, eerste en tweede lid, van richtlijn 79/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (hierna: de Vogelrichtlijn). Bij besluit van 25 april 2003, No. DN. 2002/1463, is een gebied dat aansluit aan het op 24 maart 2000 aangewezen gebied aangewezen als onderdeel van de SBZ "IJssel" in de zin van de Vogelrichtlijn. De totale oppervlakte van de SBZ "IJssel" bedraagt ongeveer 9.285 hectare.

2.2.6. Ingevolge artikel 7 van richtlijn 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (hierna: de Habitatrichtlijn) geldt voor een aangewezen SBZ het beschermingsregime van artikel 6, tweede, derde en vierde lid, van de Habitatrichtlijn.

Ingevolge artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn, wordt voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Gelet op de conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied en onder voorbehoud van het bepaalde in lid 4, geven de bevoegde nationale instanties slechts toestemming voor dat plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten en nadat zij in voorkomend geval inspraakmogelijkheden hebben geboden.

Ingevolge artikel 6, vierde lid, van de Habitatrichtlijn, neemt de Lid-Staat, indien een plan of project, ondanks negatieve conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied, bij ontstentenis van alternatieve oplossingen, om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van

sociale of economische aard, toch moet worden gerealiseerd, alle nodige compenserende maatregelen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft. De Lid-Staat stelt de Commissie op de hoogte van de genomen compenserende maatregelen.

2.2.7. In zijn arrest van 7 september 2004 in zaak nr. C-127/02 (AB 2004, 365 en JM 2004/112) heeft het Hof van Justitie voor de Europese Gemeenschappen voor recht verklaard dat "wanneer een nationale rechter moet nagaan of de toestemming voor een plan of project in de zin van artikel 6, lid 3, van richtlijn 92/43 rechtmatig is verleend, [hij] kan [...] toetsen of de door deze bepaling aan de beoordelingsmarge van de bevoegde nationale autoriteiten gestelde grenzen in acht zijn genomen, ook als de bepaling niet in de rechtsorde van de betrokken lidstaat is omgezet ofschoon de daartoe gestelde termijn is verstreken."

Met betrekking tot het maken van een passende beoordeling heeft het Hof van Justitie voor de Europese Gemeenschappen in het hiervoor genoemde arrest voor recht verklaard dat "ingevolge artikel 6, lid 3, van de habitatrichtlijn een passende beoordeling van de gevolgen van een plan of project voor het betrokken gebied meebrengt dat, voordat voor dit plan of project toestemming wordt verleend, op basis van de beste wetenschappelijke kennis ter zake, alle aspecten van het plan of het project die op zichzelf of in combinatie met andere plannen of projecten de instandhoudingsdoelstellingen van dit gebied in gevaar kunnen brengen, moeten worden geïnventariseerd. De bevoegde nationale autoriteiten geven, op basis van de passende beoordeling van de gevolgen van de [activiteit] voor het betrokken gebied, in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen daarvan, slechts toestemming voor deze activiteit wanneer zij de zekerheid hebben verkregen dat de activiteit geen schadelijke gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied. Dit is het geval wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn."

2.2.8. Tussen partijen is niet in geschil dat de aanleg van de Hanzelijn een plan of project in de zin van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn vormt, dat significante gevolgen kan hebben voor het betrokken gebied. Blijkens de stukken en het verhandelde ter zitting heeft verweerder getoetst aan artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn en in dat kader beoordeeld of het project de instandhoudingsdoelstellingen van het betrokken gebied in gevaar dreigt te brengen, in het licht van de specifieke milieukenmerken en omstandigheden van het gebied. Naar ter zitting is komen vast te staan, heeft verweerder beoogd met de uitgevoerde onderzoeken, die hierna in de overwegingen 2.2.10. en 2.2.11. zijn weergegeven, een passende beoordeling in de zin van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn, te maken. In verband hiermee kan de stelling van het college van burgemeester en wethouders van Hattem dat indien vast staat dat een plan of project significante gevolgen zal hebben voor het betrokken gebied, geen passende beoordeling ingevolge het derde lid behoeft te worden gemaakt, maar direct een toets aan het vierde lid van artikel 6 kan worden uitgevoerd, buiten beschouwing blijven.

2.2.9. Uit de toelichting op de aanwijzing als SBZ volgt dat de IJssel is aangewezen als SBZ onder de Vogelrichtlijn vanwege de aanwezigheid van open water, moerassen en graslanden in de uiterwaarden die als geheel het leefgebied vormen van een aantal in artikel 4 van de Richtlijn bedoelde vogelsoorten. De zone IJssel kwalificeert als SBZ vanwege het voorkomen van drempeloverschrijdende aantallen van de kleine zwaan, kolgans, smient, slobbeend, meerkoet en grutto die het gebied benutten als overwinteringsgebied en/of rustplaats. Het gebied kwalificeert tevens omdat het behoort tot één van de vijf belangrijkste broedgebieden dan wel pleisterplaatsen voor de kwartelkoning,

wilde zwaan en kleine zwaan, reuzenster en ijsvogel in Nederland. Het gebied is voorts van betekenis voor de porseleinhoen, zwarte stern, kleine zilverreiger, lepelaar, nonnetje, slechtvalk, visarend, fuut, aalscholver, grauwe gans, krakeend, pijlstaart, wilde eend, wintertaling, tafeleend, kuifeend, grote zaagbek, scholekster, kievit, wulp en tureluur. Tot slot komen in het gebied ook voor de roerdomp, kwak, bruine kiekendief, kluut, visdief en blauwborst.

De begrenzing van de SBZ is zo gekozen dat een in landschapsecologisch en vogelkundig opzicht samenhangend geheel is ontstaan dat voorziet in de beschermingsbehoefte met betrekking tot het voortbestaan en/of voortplanten van bedoelde vogelsoorten. Het beleid en beheer van de SBZ IJssel zijn gericht op de instandhouding en ontwikkeling van de vogelkundige waarden van het gebied, zoals hiervoor verkort weergegeven.

In de toelichting op de aanwijzing wordt expliciet melding gemaakt van de bestaande infrastructuur in het als SBZ aangewezen gebied, waaronder de bruggen die deel uitmaken van het spoorwegnet, zoals de spoorbrug tussen Hattem en Zwolle. Volgens de toelichting kunnen bestaande activiteiten en intensivering van deze activiteiten, voorzover er geen sprake is van significante verstoring van de in het geding zijnde vogelkundige waarden in het desbetreffende gebied, nu en in de toekomst zonder problemen plaatsvinden. De besluitvorming over al of niet significante aantasting van vogelkundige waarden vindt plaats in daarvoor relevante wettelijke kaders.

2.2.10. Uit de stukken volgt dat bij het opstellen van de Trajectnota/MER, mede in verband met het belang van het gebied voor eerdergenoemde vogelsoorten, ook de geluidssituatie rondom de geprojecteerde Hanzelijn in beeld is gebracht. Daarvoor is gebruik gemaakt van de zogenoemde methode Miedema. Daarbij wordt de kwaliteit van de akoestische omgeving, rekening houdend met meerdere geluidsbronnen, uitgedrukt in de zogenoemde Milieukwaliteitsmaat, waarbij de 50 MKM-contour wordt gebruikt als maat voor de verstoring van het gebied. Deze maat komt ongeveer overeen met 47 dB(A). In de Trajectnota/MER is aangegeven dat de invloed van toekomstig stiller materieel en van nieuwe spoorconstructies niet in kaart is gebracht, omdat niet bekend is wat de exacte geluidreductie zal zijn en op welke termijn deze reductie merkbaar zal zijn. Volgens de Trajectnota/MER kan in de OTB/TB-fase rekening worden gehouden met voortschrijdende inzichten.

Vervolgens is ten behoeve van de aanvulling op het MER, zoals neergelegd in het rapport "Aanvullende informatie voor de Trajectnota/MER Hanzelijn" van 14 december 2000, onderzoek gedaan naar de effecten van de Hanzelijn op het Vogelrichtlijngebied. De resultaten hiervan zijn weergegeven in het rapport uit 2000 "Ecologische effecten van de Hanzelijn op Vogelrichtlijngebieden, Effectbepaling in het kader van de EU-Vogelrichtlijn" van Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte (Alterra-rapport 176). In dit rapport is onder meer een opsomming opgenomen van andere activiteiten in het gebied, alsmede de redenen waarom deze al dan niet van invloed zouden kunnen zijn op het Vogelrichtlijngebied. Naar aanleiding van de inspraak over Trajectnota/MER, de aanvulling hierop en de daarbij behorende onderzoeken, zijn vervolgonderzoeken gedaan, welke onderzoeken zich specifiek richtten op de uiterwaarden bij Hattem en Zwolle. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het rapport uit 2001 "Ecologische effecten van de Hanzelijn op Vogelrichtlijngebieden, Effectbepaling in het kader van de EU-Vogelrichtlijn, Aanvullende rapportage IJsselkruising Hattem-Zwolle" (Alterra-rapport 176c) en het rapport van 4 maart 2002 "Ecologische effecten van de Hanzelijn op Vogelrichtlijngebieden, Effectbepaling in het kader van de EU-Vogelrichtlijn, Aanvullende notitie: Tunnelstudie IJsselpassage Hanzelijn", eveneens van Alterra.

Uit deze rapporten volgt, mede gelet op hetgeen hierover in het deskundigenbericht is opgemerkt, dat in het onderzoek is aangenomen dat een zekere verstoring vanwege de toename van het spoorweglawaai zal optreden voor vogelsoorten in het gebied dat binnen de 50 MKM-geluidscontour ligt. Door het ontbreken van voldoende kennis over de verstoring van vogels door spoorweglawaai, moest met aannames worden gewerkt. In de Alterra-rapporten is voorts uitgegaan van een lichte toename van het geluidniveau. De onderzoeken hebben zich gericht op zowel de kwalificerende soorten die in de toelichting op de aanwijzing als SBZ zijn genoemd, als op de begrenzingsoorten. Voor de onderzoeken is gebruik gemaakt van de tellingen van SOVON, de Samenwerkende Organisaties voor Vogelonderzoek in Nederland, en is tevens nagegaan in hoeverre de vogels voorkomen in de buurt van de geprojecteerde Hanzelijn, als onderdeel van de totale SBZ. De rapporten komen tot de conclusie dat de negatieve effecten van de Hanzelijn vrijwel zeker verwaarloosbaar klein zijn en een merkbaar negatief effect van de Hanzelijn op de soorten waarvoor de IJssel als SBZ is aangewezen, vrijwel zeker is uitgesloten.

Ook het rapport "Toetsing van de ecologische effecten van de aanleg van de Hanzelijn op de IJsseluiterwaarden nabij Hattem" (rapport nr. 02-023) van 26 april 2002, opgesteld door Bureau Waardenburg BV in opdracht van de gemeente Hattem, komt tot deze conclusie.

Vervolgens is nog akoestisch onderzoek verricht door ARCADIS Ruimte & Milieu B.V. (hierna: Arcadis), in opdracht van Prorail en het Projectteam Hanzelijn, waarvan de resultaten, voorzover thans van belang, zijn neergelegd in de rapporten van 21 november 2003 "Akoestisch onderzoek: Gemeente Hattem Hanzelijn Wijziging Ontwerp Tracébesluit" met leverantienummer L 26-4 en "Akoestisch onderzoek: Gemeente Zwolle Hanzelijn Wijziging Ontwerp Tracébesluit" met leverantienummer L 26-5. Deze twee rapporten zijn vervolgens vervangen door een nieuwere versie van 6 februari 2004: "Akoestisch onderzoek: Gemeente Hattem Hanzelijn Tracébesluit" met leverantienummer L 26-4 en "Akoestisch onderzoek: Gemeente Zwolle Hanzelijn Tracébesluit" met leverantienummer L 26-5. Op basis van deze rapporten is in de toelichting op het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle opgenomen dat als gevolg van de vervanging van de oude brug door een nieuwere, stillere, brug, de geluidemissie zal afnemen, en er daarom geen sprake zal zijn van een toename van het reeds verstoorde gebied.

2.2.11. Gelet op hetgeen hiervoor is weergegeven, heeft verweerder in redelijkheid tot de conclusie kunnen komen dat in de situatie na uitvoering van het project sprake zal zijn van een minder grote geluidsbelasting op het Vogelrichtlijngebied. Dit standpunt van verweerder wordt bevestigd door de notitie van Arcadis van 9 juli 2004, waarin weergaven zijn opgenomen van de geluidszones in de huidige situatie, alsmede in de toekomstige situatie met een stil ontwerp voor de nieuwe brug.

Ten aanzien van de stelling van het college van burgemeester en wethouders van Hattem dat deze notitie dateert van na het bestreden besluit en daarom niet ten grondslag gelegd mag worden aan het bestreden besluit, overweegt de Afdeling, dat deze notitie niet zozeer dient als grondslag voor het besluit, als wel als een bevestiging en nadere weergave van de gegevens en onderzoeken die zijn gebruikt ten tijde van de vaststelling van het besluit.

Voorts acht de Afdeling niet onjuist dat in de beoordeling de effecten van de ingreep zijn gerelateerd aan de reeds bestaande situatie, waarin al sprake is van een spoorbrug over de IJssel. Hierbij neemt zij in aanmerking dat de brug reeds

bestond ten tijde van de aanwijzing als SBZ, hetgeen ook blijkt uit de toelichting op de aanwijzing.

Appellanten hebben verder niet aannemelijk gemaakt dat de plannen voor een mogelijke verbreding van de brug Katerveer II in de A28 reeds zo ver gevorderd zijn, dat verweerder deze in zijn beoordeling had moeten meewegen. De huidige werkzaamheden aan de A28, waar appellanten naar verwijzen, vinden bovendien plaats tussen knooppunt Zwolle Zuid en de afrit Ommen. Overigens heeft verweerder dienaangaande gesteld dat wanneer voor een verdere aanpassing van de A28 een startnotitie wordt uitgebracht, ook gekeken zal worden naar de relatie tot de Hanzelijn.

Met betrekking tot de stelling van appellanten dat sprake is van verlies van habitat-oppervlakte en reeds hierom sprake is van significante effecten dan wel aantasting van de natuurlijke kenmerken van het gebied, overweegt de Afdeling dat de brug slechts een geringe oppervlakte inneemt in relatie tot de totale oppervlakte van de SBZ, mede gelet op de reeds bestaande situatie. Het verlies van oppervlakte doet zich met name voor gedurende de bouwperiode. Dienaangaande is in de hiervoor genoemde rapporten gesteld dat het tijdelijke habitatverlies hersteld kan worden en het gebied zich ook van nature snel zal herstellen.

Voorzover is gesteld dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de broedplaatsen van de diverse in het gebied voorkomende vogels, blijkt uit de genoemde rapporten genoegzaam dat deze in het onderzoek zijn betrokken.

Met betrekking tot het standpunt van het college van burgemeester en wethouders dat geen gebruik had mogen worden gemaakt van de SOVON-tellingen, omdat er gedetailleerdere tellingen van de vogelwerkgroep van de KNNV afdeling Zwolle beschikbaar zijn, overweegt de Afdeling dat deze tellingen een kleiner gebied beslaan dan de SOVON-tellingen en daarom in dit geval niet beschouwd kunnen worden als de best beschikbare gegevens om na te gaan welke effecten het project heeft op het totale Vogelrichtlijngebied. Verder is in dit kader van belang dat de aanwijzing als SBZ is gebaseerd op tellingen van SOVON. Om de gevolgen van het project in percentages weer te kunnen geven, is het niet onjuist dat in de uitgevoerde onderzoeken voor een juiste vergelijking gebruik is gemaakt van de SOVON-tellingen. De Afdeling ziet dit bevestigd in het feit dat in het door het college van burgemeester en wethouders van Hattem in het geding gebrachte rapport van Tauw weliswaar wordt gewezen op de KNNV-tellingen en de verschillen met de SOVON-tellingen, maar uiteindelijk gebruik wordt gemaakt van de SOVON-tellingen.

Met betrekking tot de stelling dat alleen het rapport van Tauw uitgaat van de juiste drempelwaarde voor de verstoring van vogels als gevolg van geluid van treinverkeer, blijkt uit de stukken en het verhandelde ter zitting dat over de te hanteren drempelwaarde geen overeenstemming bestaat. Dit hangt samen met het feit dat de kennis over de effecten van spoorverkeer op vogels niet compleet is. Aannemelijk is dat de drempelwaarde niet voor alle soorten vogels gelijk is. Hiervoor is onder meer van belang of sprake is van weidevogels of watervogels, alsmede of sprake is van broedvogels of overwinterende vogels. Dat in de onderzoeken die ten grondslag zijn gelegd aan het besluit is uitgegaan van de methode Miedema en gebruik is gemaakt van de zogenoemde Milieukwaliteitsmaat, acht de Afdeling dan ook niet onredelijk. Hiervoor neemt zij mede in aanmerking dat in het rapport van Tauw geen rekening is gehouden met de meest recente inzichten met betrekking tot de akoestische effecten van de nieuwe, stillere brug.

Gelet op al hetgeen hiervoor is overwogen en hetgeen appellanten overigens hebben aangevoerd, komt de Afdeling tot het oordeel dat het onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van de besluitvorming inzake de Hanzelijn aangemerkt kan worden als een passende beoordeling in de zin van artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn. Voorts is het standpunt van verweerder dat hij op basis van deze passende beoordeling van de gevolgen van de Hanzelijn voor het betrokken gebied, in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen daarvan, de zekerheid heeft verkregen dat de activiteit geen schadelijke gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied, omdat er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn, niet onjuist. Artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn stond derhalve niet in de weg aan het verlenen van toestemming voor het project Hanzelijn.

Voorzover appellanten aanvoeren dat verweerder geen toestemming had mogen verlenen nadat een toets aan het vierde lid van artikel 6 van de Habitatrichtlijn had plaatsgevonden, merkt de Afdeling op dat verweerder terecht, gelet op de conclusie naar aanleiding van de passende beoordeling, het standpunt heeft ingenomen dat hij aan een beoordeling op basis van het vierde lid niet toekomt.

Wetlandsconventie

2.2.12. Gelet op de stukken staat vast dat het gebied rondom het tracé tussen Hattem en Zwolle niet is aangewezen als wetland van internationale betekenis in de zin van de Overeenkomst inzake watergebieden van internationale betekenis, in het bijzonder als verblijfplaats voor watervogels (totstandgekomen op 2 februari 1971 te Ramsar, Iran (Trb. 1975, 84 en Trb. 1980, 90), hierna: de Wetlandsconventie). Voorzover de stichting "Stichting Platform Hanzelijn" betoogt dat verweerder desondanks ten onrechte niet heeft getoetst aan de Wetlandsconventie, overweegt de Afdeling dat deze conventie geen bepalingen bevat die voor de rechter als een ieder verbindend als bedoeld in artikel 93 van de Grondwet in dit geval zouden kunnen worden ingeroepen.

Nota Belvédère

2.2.13. Blijkens de toelichting op het tracébesluit, alsmede de toelichting op het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle is Hattem aangewezen als cultuurhistorisch belangrijke stad in het kader van de Nota Belvédère, alsmede als beschermd stadsgezicht in de zin van artikel 35 van de Monumentenwet 1988. Ten behoeve van de besluitvorming zijn de cultuurhistorische en archeologische waarden geïnventariseerd en zijn waar nodig en mogelijk, maatregelen geformuleerd om de aantasting van deze waarden weg te nemen of te mitigeren.

De voorziene nieuwe spoorbrug en de aanbruggen liggen niet op de gronden van het cultuurhistorische stadsgebied van Hattem. De afstand hiertussen is ongeveer anderhalve kilometer. Gelet hierop kan niet worden gesteld dat verweerder te weinig aandacht heeft gegeven aan de Nota Belvédère of dat hij een doorslaggevend belang had moeten toekennen aan de invloed van de brug op het zicht op Hattem.

Ecologische Hoofdstructuur

2.2.14. Uit de toelichting op het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle blijkt dat de uiterwaarden op de westoever van de IJssel behoren tot de EHS Gelderland en de uiterwaarden op de oostoever van de IJssel tot de EHS Overijssel. Het gebied vormt een verbinding tussen de IJssel en de randmeren. De uiterwaarden bestaan uit graslanden en natte schraalgraslanden die van betekenis zijn vanwege de flora en vegetatie en door de aanwezige vogels en amfibieën. In

artikel 13 van de bepalingen van het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle zijn ecologische en landschappelijke maatregelen vastgelegd ten behoeve van de compensatie van aangetaste gebieden. In de tabellen 4.11 en 5.9 alsmede de kaart in bijlage 5 van het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle is een nadere beschrijving van de uitgangspunten en de taakstelling van mitigatie en natuurcompensatie neergelegd. Hieruit blijkt dat op de westoever 1,9 hectare verloren gaat die elders met 2,3 hectare wordt gecompenseerd. Op de oostoever gaat 2,5 hectare verloren die elders met 3,3 hectare wordt gecompenseerd. Gelet hierop kan niet worden gesteld dat verweerder te weinig aandacht heeft gegeven aan de noodzakelijke compensatie voor de aantasting van de EHS.

Maatschappelijke Kosten en Baten-Analyse

2.2.15. Naast de Trajectnota/MER, waarin een zogeheten multicriteria-analyse is opgenomen, is in 2001 door het Nederlands Economisch Instituut een Kosten en Baten-Analyse (hierna: KBA) gemaakt. In het standpunt van verweerder van augustus 2001 wordt hierop ingegaan. Uit deze stukken, alsmede het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r., de reactie hierop van verweerder, zoals deze blijkt uit een bijlage bij het bestreden besluit, en het verhandelde ter zitting, volgt dat in de uitgevoerde KBA niet enkel naar de vervoersinterne kosten en baten is gekeken, maar ook naar de externe kosten en baten. Hieronder vallen bijvoorbeeld de waarde van de uitgespaarde investeringen voor de Gooi- en Veluwehelling en de regionale herverdelingseffecten. Mede gelet op al hetgeen hiervoor reeds is overwogen ten aanzien van diverse onderzoeken en kwantificeringen, volgt de Afdeling appellanten niet in hun stelling dat geen goede of een onvolledige (M)KBA zou zijn uitgevoerd.

Flora- en faunawet en nota Ruimte voor de Rivier

2.2.16. De stichting "Stichting Platform Hanzelijn" verwijst in haar beroepschrift nog naar de inhoud van haar bedenkingen, waarin zij stelt dat geen ontheffing van de Flora- en faunawet verkregen zal kunnen worden en dat in het kader van de nota Ruimte voor de Rivier onvoldoende rekening is gehouden met de kwaliteit van het onderhavige gebied en de (nautische) veiligheid op de IJssel. In de Inspraaknota ontwerp-tracébesluit Hanzelijn en de Inspraaknota WOTB Hanzelijn Hattem-Zwolle is ingegaan op deze bedenkingen.

Appellante heeft noch in het beroepschrift, noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende bedenkingen in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

Ook voor het overige is niet gebleken dat die weerlegging van de bedenkingen onjuist zou zijn. Overigens wijst de Afdeling erop dat zij bij uitspraak van heden, in zaak no. 200403380/1, uitspraak doet over het beroep dat is ingesteld tegen de door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit verleende ontheffing als bedoeld in artikel 75 van de Flora- en faunawet.

Besluit luchtkwaliteit

2.2.17. Het college van burgemeester en wethouders van Hattem heeft ter zitting aangevoerd dat in de besluitvorming inzake de Hanzelijn niet is ingegaan op de vraag of de realisering van de Hanzelijn verenigbaar is met het Besluit luchtkwaliteit, c.q. wat de effecten van deze spoorlijn zijn op de luchtkwaliteit. In dit verband stelt appellant verder dat hem niet kan worden tegengeworpen dat hij dit argument niet eerder heeft ingebracht, omdat het gaat om de toepassing van op het EG-recht gebaseerde normen, dan wel dat de Afdeling gehouden zou

zijn tot ambtshalve toetsing van het bestreden besluit aan het Besluit luchtkwaliteit.

De Afdeling overweegt dat appelland eerst ter zitting heeft gewezen op mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en heeft gesteld dat dit in strijd is met het Besluit luchtkwaliteit. Zij acht dit in strijd met de goede procesorde. Daarbij neemt zij in aanmerking dat niet is gebleken dat appelland dit niet eerder in beroep had kunnen inbrengen. Het beroep dient dan ook in zoverre buiten beschouwing te blijven. Er is geen reden in dit geval af te wijken van deze lijn.

2.3. Het beroep van het college van burgemeester en wethouders van Hattem (voor het overige)

2.3.1. Voorzover toch de brugvariant in het besluit wordt gehandhaafd, stelt het college van burgemeester en wethouders van Hattem in beroep dat verweerder het tracé onzorgvuldig heeft ingepast. Appelland voert aan dat het fietspad langs de Geldersedijk moet worden verlaagd, dat bij de kruising van de Hanzelijn met de Zuiderzeestraatweg de zichtlijnen onvoldoende worden gehandhaafd, dat de doorgang bij het bedrijfsterrein Netelhorst te smal is en niet voldoet aan de RONA-richtlijnen, dat ten onrechte niet is voorzien in voorzieningen om een fietspad aan de brug te realiseren, dat de voorziene gronddepots onnodig en ongewenst zijn en tot slot dat het toegezegde bijzondere ontwerp van de brug geweld wordt aangedaan.

2.3.2. Met betrekking tot de kruising van de Hanzelijn met de Geldersedijk is verweerder van mening dat verlaging van het fietspad tot maaiveldniveau relatief kostbaar is en weinig meerwaarde heeft.

Dienaangaande blijkt uit de stukken dat in de huidige situatie de parallelweg met het fietspad de spoorlijn kruist door middel van een gelijkvloerse kruising op een verhoogde ligging (een "bult"). Uit de bepalingen van het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle in combinatie met tabel 4.2. uit de toelichting op het tracébesluit volgt dat de Hanzelijn ter plaatse verhoogd zal worden aangelegd en de Geldersedijk, inclusief de parallelweg, zal kruisen door middel van een viaduct. Dit maakt de hiervoor genoemde bult overbodig. Wanneer echter de parallelweg wordt verlaagd en de bult wordt verwijderd, moet het viaduct over de Geldersedijk worden verlengd, hetgeen ook gevolgen heeft voor de waterkerende functie van de dijk, de ontsluiting van aanliggende percelen en de ligging van leidingen en kabels. Gelet hierop, alsmede het feit dat aanpassing van de huidige situatie niet noodzakelijk is voor een goede inpassing van de Hanzelijn, heeft verweerder in redelijkheid kunnen besluiten in het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle geen maatregelen voor aanpassing van de bestaande situatie op te nemen. Overigens is ter zitting onweersproken door verweerder gesteld dat hij voorstellen heeft gedaan om enkele aanpassingen door te voeren aan de parallelweg, maar hierop door appelland nog niet is gereageerd.

2.3.3. Met betrekking tot de kruising met de Zuiderzeestraatweg stelt verweerder zich op het standpunt dat de gekozen vormgeving in overeenstemming is met eerder vastgestelde uitgangspunten en een aanpassing hiervan tot aanzienlijke kosten zal leiden.

Blijkens de stukken komt er in de Hanzelijn ter plaatse van de Zuiderzeestraatweg een viaduct dat rust op betonnen pijlers. Voor de vormgeving van dit kunstwerk hebben als uitgangspunten gediend dat de constructiehoogte (de dikte van de brug) constant is en de overspanningen (de afstanden tussen de kolommen) gelijk. Daarbij worden de kolommen zodanig geplaatst dat deze aansluiten bij de bestaande kavelstructuur en de zichtrichting vanaf de wegen,

zodat de beleving van het landschap zo goed mogelijk behouden blijft. Een aanpassing van de overspanning met eventueel een verhoging van de brug leidt ertoe dat de constructiehoogte wordt vergroot en dit over een aanzienlijke lengte moet worden toegepast. Uit de stukken, waaronder het deskundigenbericht, blijkt dat het effect hiervan gering zal zijn en de kosten aanzienlijk. Gelet hierop heeft verweerder in deze wens van appellant in redelijkheid geen aanleiding hoeven zien om tot aanpassing van het kunstwerk over te gaan. Overigens biedt het tracébesluit voldoende ruimte om in de nadere uitwerking, indien nodig en mogelijk, rekening te houden met de wensen van appellant.

2.3.4. Met betrekking tot de doorgang bij het bedrijfsterrein Netelhorst meent verweerder dat voldoende ruimte beschikbaar is, gelet op het gebruik van de weg en dat derhalve niet in strijd met de RONA-richtlijnen wordt gehandeld.

Uit de stukken leidt de Afdeling af dat voorzover de weg reeds bestaat, deze een breedte heeft van ongeveer 6 meter. Niet is komen vast te staan hoe breed de bermen aan weerszijden van de weg zijn. Voorzover de weg tevens moet gaan dienen als ontsluitingsweg voor een mogelijke uitbreiding van het bedrijfsterrein, moet deze nog aangelegd worden. Niet is gebleken dat voor dat deel van de weg niet voldoende ruimte zou zijn. Voorts is niet aannemelijk gemaakt dat de breedte van de onderdoorgang, inclusief eventuele aanpassingen die door verweerder zijn voorgesteld en die passen binnen de ruimte die het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle daarvoor biedt, structureel onvoldoende ruimte zou bieden, gelet op de aard van het bedrijfsterrein en het gebruik dat van de weg wordt gemaakt. Gelet hierop heeft verweerder in dit geval in kunnen stemmen met een afwijking van de breedte van de onderdoorgang van de richtlijnen van de CROW (die in de plaats zijn gekomen van de RONA-richtlijnen), welke overigens slechts indicatief zijn.

2.3.5. Met betrekking tot de mogelijkheid van voorzieningen voor een fietspad aan de spoorbrug stelt verweerder zich op het standpunt dat de meerkosten hiervan, afgezet tegen het verwachte gebruik en de afstand tot het fietspad langs de Zuiderzeestraatweg, welke eveneens de IJssel kruist, aanzienlijk zijn.

De spoorbrug ligt op ongeveer 750 meter van de "Oude IJsselbrug", welke in het verlengde van de Zuiderzeestraatweg en de Spoolderbergweg de IJssel kruist en voorzien is van een fietspad. Het is niet onredelijk dat verweerder in dit gegeven, mede gelet op de kosten die verbonden zijn aan het voorzien in nieuwe kunstwerken, aanleiding heeft gezien om geen voorzieningen voor een nieuw fietspad in het tracébesluit op te nemen. In dit verband is mede van belang dat een fietspad niet noodzakelijk is voor een goede inpassing van de spoorlijn.

2.3.6. Met betrekking tot de gronddepots is verweerder van mening dat opslag van vrijkomende, niet direct opnieuw te gebruiken grond de voorkeur heeft boven afvoer van deze grond en voldoende aandacht is gegeven aan de landschappelijke inpassing van de depots.

Ingevolge artikel 1, eerste lid, aanhef en onder h, ten tweede, van de Tracéwet wordt onder een tracé eveneens verstaan de daarbij te realiseren maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard. Hiertoe kunnen onder meer behoren noodzakelijke gronddepots.

Uit artikel 19 van de bepalingen van het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle, in combinatie met de detailkaarten alsmede tabel 4.15 in de toelichting bij het besluit, volgt dat op het grondgebied van Hattem is voorzien in drie gronddepots, welke zijn gepland op overhoeken en percelen die vanwege de doorsnijding toch al voor verwerving in aanmerking komen. Daarbij zijn voorschriften gegeven voor

de landschappelijke inpassing van de depots, waarbij rekening is gehouden met onder meer de hoogte en baan van de Hanzelijn, de verkavelingsstructuur en het voorkomen van het ontstaan van zware grondlichamen. Niet kan worden gesteld dat de gronddepots onnodig zijn en niet in het tracébesluit opgenomen hadden mogen worden. Daarbij acht de Afdeling de verandering van het landschap niet zodanig dat verweerder hierin aanleiding had moeten zien om af te zien van de depots.

2.3.7. Met betrekking tot de vormgeving van de brug stelt verweerder dat hier in de uitvoeringsfase invulling aan wordt gegeven. Voorts heeft verweerder aangegeven dat de brug wordt beschouwd als een bijzondere ontwerpogave met accent op de ruimtelijke kwaliteit waarover in de vervolgfase overleg met de regio zal worden gevoerd.

De Afdeling stelt vast dat het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle niet voorziet in bepalingen met betrekking tot de vormgeving van de kunstwerken, anders dan hoogtebepalingen. Er bestaat geen aanleiding voor de verwachting dat verweerder zijn toezegging met betrekking tot de vormgeving en het hierover te voeren overleg, niet na zal komen.

2.4. Het beroep van de besloten vennootschap "Bouw- en Exploitatiemaatschappij TECHNIEK B.V."

2.4.1. De besloten vennootschap "Bouw- en Exploitatiemaatschappij TECHNIEK B.V." is eigenaar van de woning Gelderse Dijk 28 en het vakantieoord IJsselstein Gelderse Dijk 26. De percelen die horen bij deze adressen liggen beide in het uiterwaardengebied van Hattem op korte afstand van de huidige spoorlijn. Appellante stelt in beroep dat verweerder ten onrechte het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle heeft vastgesteld, voorzover hierin wordt voorzien in een brug over de IJssel in plaats van een tunnel. Appellante voert aan dat onduidelijk is waarom de hoogte van de brug is afgestemd op de brug Katerveer II in Rijksweg 28 en niet op de lagere Oude IJsselbrug in de Zuiderzeestraatweg/Spoolderbergweg. Een lagere brug zorgt volgens appellante voor minder visuele en geluidsnadelen alsmede voor lagere kosten en ruimtebeslag. Appellante is voorts van mening dat de geluidsbelasting op haar percelen niet boven de 57 dB(A) uit mag komen. Tot slot is volgens appellante onduidelijk waarom voor de uitvoering van de werkzaamheden voor een werkterrein ten zuiden van de nieuwe brug en niet ten noorden daarvan, is gekozen. Volgens haar wordt de ernst van de gevolgen van een lange uitvoeringsfase voor de bedrijfsvoering van appellante onderschat.

2.4.2. Verweerder stelt zich op het standpunt dat de extra kosten van een tunnel niet opwegen tegen de geringe voordelen die hiermee behaald kunnen worden. Hij meent verder dat het besluit niet in strijd is met de regelgeving ten aanzien van mogelijke geluidhinder. Voorts zal verweerder gedurende de uitvoeringsfase overleg voeren met betrokkenen om overlast en hinder zo veel mogelijk te voorkomen.

2.4.3. Met betrekking tot de keuze van verweerder voor een brug in plaats van een tunnel, verwijst de Afdeling naar hetgeen zij hiervoor, naar aanleiding van de beroepen van de stichting "Stichting Platform Hanzelijn" en het college van burgemeester en wethouders van Hattem, heeft overwogen. In verband met de stellingen van appellante inzake de hoogte van de brug voegt zij hier het volgende aan toe.

Uit de stukken volgt dat de bestaande brug "Katerveer II" in de A28 op een hoogte van ongeveer 13 meter boven NAP ligt, hetgeen overeenkomt met de

zogenoemde Rijnvaarthoogte uit het Rijnvaartverdrag van 9,10 meter boven maatgevend hoog water. Deze hoogte is vastgesteld om te voorkomen dat bij de bouw van nieuwe bruggen knelpunten ontstaan voor de afwikkeling van de scheepvaart, als gevolg van een te lage hoogte van de te bouwen brug. De "Oude IJsselbrug" in de Zuiderzeestraatweg/Spoolderbergweg ligt niet op Rijnvaarthoogte, maar op ongeveer 10,40 meter boven NAP. Onweersproken is echter gesteld dat aanpassing van deze brug tot Rijnvaarthoogte niet is uitgesloten. Ook het feit dat deze brug een Rijksmonument is, staat niet aan aanpassing in de weg.

Voorts blijkt uit de stukken dat handhaving van de bestaande spoorbrug tot capaciteitsproblemen zal leiden, als gevolg van de geringe doorvaarthoogte van de brug en het grotere aantal treinen. De Afdeling acht dan ook niet onredelijk dat verweerder heeft ingestemd met een verhoging van de brug en voor de exacte hoogte heeft aangesloten bij de Rijnvaarthoogte. Verweerder heeft in redelijkheid het belang van een zo min mogelijk gehinderd scheepvaart- en railverkeer kunnen stellen boven het belang van een iets geringer nadeel door een brug op lagere hoogte.

2.4.4. Volgens de toelichting op het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle is voor beide percelen van appellante uitgegaan van de geluidsnormen voor woningen. Na de aanleg van de Hanzelijn en de plaatsing van een geluidsscherm zal de geluidsbelasting op de percelen afnemen van 72 respectievelijk 70 dB(A) naar 63 respectievelijk 61 dB(A). Met deze geluidsbelasting wordt de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) overschreden.

Verweerder heeft de doelmatigheid van schermplaatsing beoordeeld aan de hand van een door Prorail ontwikkeld toetsingskader, het zogenoemde schermcriterium. Hiermee wordt voor iedere situatie waar de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde op een eenduidige en objectieve wijze een kosten-/batenganalyse opgesteld voor het wel of niet plaatsen van een geluidsscherm. De berekeningsmethode van dit schermcriterium bevat vier parameters die bepalen of een scherm wenselijk is:

1. Het aantal geluidsgevoelige bestemmingen dat een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde heeft;
2. Het geluidsniveau op de gevel van deze woningen ofwel de mate waarin de voorkeurswaarde wordt overschreden;
3. De effectiviteit van het geluidsscherm;
4. De kosten van het scherm per geluidsgevoelige bestemming.

Als afwegingscriteria worden gehanteerd:

- Een geluidbelasting van meer dan 70 dB(A) is niet toegestaan;
- Geluidsbelastingen aan de gevel tussen de 70 en 65 dB(A) worden zoveel mogelijk vermeden en zullen in ieder geval niet voorkomen als het twee of meer woningen bij elkaar betreft;
- Bij een geluidsbelasting aan de gevel tot 65 dB(A) wordt in principe altijd een scherm geplaatst als dit twee of meer woningen betreft;
- Bij de afweging voor het plaatsen van een geluidsscherm en het bepalen van de hoogte daarvan wordt uitgegaan van een woning als geheel. Indien de

voorkeursgrenswaarde voor een deel van de woning net overschreden wordt en het ongedaan maken van deze overschrijding leidt tot onevenredig kostbare voorzieningen of problemen van landschappelijke of stedenbouwkundige aard, wordt realisering dan wel verhoging van een geluidsscherm ondoelmatig geacht.

De Afdeling acht het gebruik van dit toetsingskader in zijn algemeenheid niet onredelijk.

Bij de percelen van appellante worden, overeenkomstig het hiervoor weergegeven schermcriterium, geluidsschermen geplaatst. Met deze schermen kan de geluidsbelasting worden teruggebracht zoals hiervoor reeds aangegeven. Omdat de geluidsbelasting grotendeels wordt bepaald door de afstraling van de brugconstructie, wordt verdere verhoging van de schermen echter niet doelmatig geacht. Voorzover de geluidsbelasting groter is dan de voorkeurswaarde, zijn daarom voor de percelen van appellante hogere waarden vastgesteld. De Afdeling acht deze toepassing van de criteria voor het plaatsen van geluidsschermen niet onjuist of anderszins onredelijk. In dit verband is van belang dat de cumulatie van geluid vanwege het spoor en het wegverkeer in de omgeving van de percelen van appellante volgens de methode Miedema en uitgedrukt in de zogenoemde Milieukwaliteitsmaat blijkens de stukken wordt teruggebracht van een geluidsbelasting van 68 dB(A), wat als "slecht" wordt gekwalificeerd, tot een geluidsbelasting van 60 dB(A), wat als matig wordt gekwalificeerd. Appellante heeft niet aannemelijk gemaakt dat zij ervan uit mocht gaan dat de geluidsbelasting op haar percelen niet boven de 57 dB(A) uit zou komen.

2.4.5. Met betrekking tot de uitvoering van het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle blijkt uit de bepalingen van het besluit in samenhang met kaart 52 dat ten zuiden van de nieuwe brug aan weerszijden van de IJssel een bouwzone is voorzien. De bouwzone aan de westzijde van de IJssel zal ongeveer een vijfde deel van de percelen van appellante in beslag nemen en deze percelen voor een belangrijk deel afschermen van de IJssel. Uit de stukken volgt dat bij de plaatsbepaling van dit werkterrein rekening is gehouden met de ligging van de oude brug ten noorden van de nieuwe brug gedurende de uitvoeringsfase, met de lengte van de te bouwen overspanning, alsmede met de diepte van de vaargeul ter plaatse. Gedurende de bouwperiode zal verweerder overleg voeren met de direct betrokkenen om hinder en schade zoveel mogelijk te voorkomen. Hierbij zal mede aandacht worden gegeven aan de mogelijkheid dat de voor de uitvoering van het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle benodigde gronden worden gehuurd van appellante. Het streven van ProRail is erop gericht op een minnelijke wijze een overeenkomst te sluiten voor de huur van het terrein, waarbij tegelijkertijd appellante de mogelijkheid wordt geboden voor een verdere ontwikkeling van haar ideeën voor het vakantieoord. Voorts heeft verweerder verklaard dat appellante een beroep kan doen op de regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat.

Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat verweerder in redelijkheid de bouwzone in het tracébesluit Aanvulling Hattem-Zwolle heeft kunnen opnemen.

2.5. Conclusie

2.5.1. In hetgeen de stichting "Stichting Platform Hanzelijn", het college van burgemeester en wethouders van Hattem en de besloten vennootschap "Bouwen Exploitatiemaatschappij TECHNIEK B.V." hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat verweerder niet in redelijkheid het tracébesluit in zoverre heeft kunnen vaststellen. Evenmin bestaat grond voor het

oordeel dat het tracébesluit in zoverre anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

De beroepen van de stichting "Stichting Platform Hanzelijn", het college van burgemeester en wethouders van Hattem en de besloten vennootschap "Bouw- en Exploitatiemaatschappij TECHNIEK B.V." zijn ongegrond.

2.6. Proceskosten

2.6.1. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

verklaart de beroepen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. R. Cleton, Voorzitter, en mr. R.J. Hoekstra en dr. J.J.C. Voorhoeve, Leden, in tegenwoordigheid van mr. V. van Dorst, ambtenaar van Staat.

w.g. Cleton w.g. Van Dorst
Voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 29 december 2004

350.