

Uitspraken

ZAAKNUMMER 201008134/1/M2
DATUM VAN UITSpraak woensdag 27 april 2011
TEGEN de minister van Verkeer en Waterstaat
PROCEDURESOORT Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGEBIED Kamer 2 - Milieu - Tracéwet



201008134/1/M2.
Datum uitspraak: 27 april 2011

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de stichting Stichting VieCuri, Medisch Centrum voor Noord-Limburg, gevestigd te Venlo (hierna: VieCuri),
2. [appellant sub 2] en anderen, wonend te Venlo (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 2]),
3. de stichting Stichting Geen Twee Snelwegen, gevestigd Venlo, en anderen (hierna tezamen en in enkelvoud: GTS),
4. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Fun Forest Netherlands B.V., gevestigd te Venlo (hierna: Fun Forest),
5. [appellant sub 5], wonend te Venlo,
6. [appellante sub 6], gevestigd te Venlo,
7. [appellanten sub 7], wonend te Tegelen,
8. [appellanten sub 8], wonend te Tegelen, en
9. [appellanten sub 9], wonend te Tegelen,
10. [appellant sub 10], wonend te Venlo,

en

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

1. Procesverloop

Bij besluit van augustus 2010 heeft de minister krachtens artikel 15 van de Tracéwet het tracébesluit Rijksweg 74 vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben VieCuri bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 25 augustus 2010, [appellant sub 2] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 23 september 2010, GTS bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 24 september 2010, Fun Forest bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 24 september 2010, [appellant sub 5] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 27 september 2010, [appellante sub 6] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 27 september 2010, [appellanten sub 7] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 22 september 2010, [appellanten sub 8] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 22 september 2010, [appellanten sub 9] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 22 september 2010, en [appellant sub 10] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 23 september 2010, beroep ingesteld.

De minister heeft verweerschriften ingediend.

[appellant sub 2] en anderen, GTS en de minister hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 24 februari 2011, waar [appellant sub 2] en anderen, vertegenwoordigd door [appellant sub 2], [appellant sub 10], in persoon, [appellanten sub 7], [appellanten sub 8], [appellanten sub 9], vertegenwoordigd door A.M.J. Heeren, GTS, vertegenwoordigd door mr. J.G. Bos en mr. G.J.M. Cartigny, advocaten te Rotterdam, en ing. A.W.M. Persoon, Fun Forest, vertegenwoordigd door mr. A. Barada, [appellant sub 5], in persoon, en de minister, vertegenwoordigd door mr. E.C.M. Schippers, advocaat te Den Haag, en [7 belanghebbenden] zijn verschenen.

2. Overwegingen

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

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

Milieu-effectrapportage

2.2. GTS betoogt dat het in 2001 opgestelde milieu-effectrapport verouderd is. Het project waarvoor het milieu-effectrapport is opgesteld is volgens haar ingrijpend gewijzigd, omdat in afwijking van het milieu-effectrapport is voorgenomen om op de A73 weefvakken en geluidschermen te plaatsen, en is voorzien in een andere inrichting van het knooppunt A73-RW74. Ook zijn nadien andere verkeersprognoses verschenen. Om deze redenen is volgens haar voor het nemen van het tracébesluit ten onrechte niet een nieuwe procedure tot vaststelling van een milieu-effectrapport doorlopen. Ook [appellant sub 10] heeft ter zitting opgemerkt dat in het milieu-effectrapport van andere (lagere) verkeersprognoses is uitgegaan. GTS wijst er verder op dat naast het milieu-effectrapport gebruik is gemaakt van drie nieuwe rapporten uit juli 2010. Deze rapporten zijn volgens haar een (aanvullend) milieu-effectrapport, waarover een advies van de commissie voor de milieu-effectrapportage had moeten worden gevraagd. Verder is volgens haar ten onrechte niet het gehele traject tussen Zuiderbrug en het knooppunt Zaarderheiken in het milieu-effectrapport betrokken, en is in het milieu-effectrapport ten onrechte geen aandacht besteed aan luchtkwaliteit en natuur.

2.2.1. Bij wet van 17 december 2009 (Stb. 2010, 20) zijn de bepalingen in de Wet milieubeheer met betrekking tot de milieu-effectrapportage gewijzigd. Uit het bij de wet van 17 december 2009 behorende overgangsrecht volgt dat op het huidige geding de bepalingen zoals deze luiden voor inwerkingtreding van die wet van toepassing blijven.

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

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

In dit geval is na het opstellen van het milieu-effectrapport besloten om in samenhang met de aanleg van RW74 weefvakken en geluidschermen aan te leggen op de A73, en is de inrichting van

het knooppunt A73-RW74 enigszins anders vormgegeven dan was voorzien in het milieu-effectrapport. Dit zijn naar het oordeel van de Afdeling niet zodanig ingrijpende aanpassingen, dat het opgestelde milieu-effectrapport niet meer als basis voor de besluitvorming over het project kan worden gebruikt. In aanvulling op het milieu-effectrapport is onderzoek gedaan naar de milieueffecten van de aanpassingen. Er is geen grond voor het oordeel dat de minister bij het nemen van zijn besluit op dit punt over onvoldoende informatie beschikte over de relevante feiten.

2.2.3. Sinds het opstellen van het milieu-effectrapport zijn nieuwe prognoses over de verkeersintensiteit beschikbaar gekomen. Dit brengt als zodanig niet mee dat sprake is van een aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden in de zin van artikel 7.27, tweede lid, van de Wet milieubeheer. De Afdeling heeft in haar uitspraak van 3 december 2008 in zaak nr. [200703693/1](#) overwogen dat het niet ongebruikelijk is en in beginsel is toegestaan, dat in procedures als hier aan de orde de beschikbare informatie wordt aangevuld gedurende de besluitvormingsprocedure. Gezien het tijdsverloop tussen het opstellen van het milieu-effectrapport en het nemen van het besluit en de aard van de nadere informatie, kan niet worden geoordeeld dat het opgestelde milieu-effectrapport niet als basis voor de besluitvorming over het project kon dienen.

2.2.4. Het betoog van GTS dat in het milieu-effectrapport geen aandacht is geschonken aan de gevolgen rondom het gehele traject tussen Zuiderbrug en het knooppunt Zaarderheiken en aan luchtkwaliteit en natuur, mist feitelijke grondslag. Het gehele traject maakt deel uit van het studiegebied van het milieu-effectrapport (Trajectnota/MER, deel A, pagina 34), en in het milieu-effectrapport is uitgebreid aandacht besteed aan de gevolgen voor natuur en luchtkwaliteit (onder meer Trajectnota/MER, deel A, paragrafen 7.6 en 7.9).

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

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

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

Ten aanzien van artikel 1.1, tweede lid, van de Crisis- en herstelwet samen met afdeling 3, is niet voorzien in overgangsrecht. Dit betekent dat artikel 7.26 van de Wet milieubeheer met ingang van de inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet op 31 maart 2010 niet van toepassing is op het in het geding zijnde project. Er bestaat dan ook geen verplichting om de commissie voor de milieu-effectrapportage om advies te vragen over de in juli 2010 uitgebrachte rapporten.

2.3. De over de milieu-effectrapportage en het milieu-effectrapport overigens naar voren gebrachte gronden geven evenmin reden om aan te nemen dat niet tot vaststelling van het tracébesluit kon worden besloten.

Verkeersprognoses

2.4. [appellant sub 2] en GTS betogen dat bij het vaststellen van het tracébesluit van verkeerde verkeersprognoses is uitgegaan. Zij wijzen er hierbij met name op dat de in de bij de twee ontwerp-tracébesluiten gehanteerde verkeersprognoses aanmerkelijk afwijken van de bij het nemen van het tracébesluit gehanteerde prognoses. Ook wijst GTS erop dat verschillen bestaan tussen de bij het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) gehanteerde prognoses en de bij het vaststellen van het tracébesluit gebruikte prognoses, en dat in eerder gebruikte verkeersprognoses het aandeel van het vrachtverkeer is onderschat. GTS heeft in haar nadere stukken hier aan toegevoegd dat het feit dat er een (klein) verschil bestaat tussen de prognose van het vrachtverkeer bij het opstellen van het tweede ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit, aantoont dat de verkeersprognoses onjuist zijn voorgesteld.

[appellant sub 2] heeft gewezen op 24 fouten die volgens hem zijn gemaakt bij de vaststelling van de bij het tweede ontwerp-tracébesluit gebruikte verkeersprognoses. Verder zijn volgens [appellant sub 2] de gebruikte verkeersprognoses niet juist omdat uit de weergave van de gebruikte verkeersprognoses in het ten behoeve van het tracébesluit opgestelde geluidrapport de op- en afritten niet zijn meegerekend.

2.4.1. De minister heeft uiteengezet dat de bij de vaststelling van het tracébesluit gebruikte verkeersprognoses afkomstig zijn van het verkeersmodel Nieuw Regionaal Model-Limburg (NRM). Bij het opstellen van het eerste ontwerp-tracébesluit werd gebruik gemaakt van het verkeersmodel Landelijk Modelsysteem (LMS). Door het gebruik van het NRM is bij het nemen van het tracébesluit uitgegaan van hogere verkeersaantallen dan bij het opstellen van het eerste ontwerp-tracébesluit.

2.4.2. Met hun betoog dat bij het opstellen van het (eerste en/of tweede) ontwerp-tracébesluit andere verkeersprognoses zijn gebruikt dan bij het nemen van het tracébesluit, dat in het NSL is uitgegaan van verkeersprognoses op grond van het LMS, en dat in een aantal in het verleden gebruikte verkeersprognoses het aandeel van het vrachtverkeer is onderschat, hebben [appellant sub 2] en GTS niet aannemelijk gemaakt dat de uiteindelijk bij het vaststellen van het tracébesluit gebruikte recente verkeersprognoses op grond van het NRM geen juist beeld geven van de te verwachten verkeersstromen. Voor zover GTS wijst op het kleine verschil in het op grond van het NRM geprognostiseerde vrachtverkeer tussen het tweede ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit, heeft de minister uiteengezet dat dit is veroorzaakt door het herstel van een fout in het onder het NRM liggende rekenmodel: daarin was een rekentabel over vrachtverkeer deels verwisseld. De Afdeling ziet geen aanleiding om dit standpunt van de minister onjuist te achten.

Het betoog van [appellant sub 2] dat in de verkeersprognoses de op- en afritten niet zijn meegerekend berust, zoals in het verweerschrift onder 4.9.1 is uiteengezet, op een onjuiste lezing van het gebruikte verkeersmodel.

Ook in hetgeen [appellant sub 2] en GTS voor het overige hebben aangevoerd, vindt de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de bij het nemen van het tracébesluit gebruikte verkeersprognoses onjuist zijn.

Tracékeuze en alternatieven

2.5. GTS en [appellant sub 10] zijn van mening dat de minister onvoldoende heeft gemotiveerd waarom is gekozen voor een aansluiting naar Duitsland via de Plateauvariant in plaats van via de Klagenfurtvariant. Volgens hen zorgt met name de gekozen aansluiting van de A73 op RW74 in de Plateauvariant voor problemen op de N271. GTS meent dat gelet op deze problemen in ieder geval moet zijn verzekerd dat in samenhang met de aanleg van RW74 de zogenoemde Gulicksebaan wordt aangelegd. Verder betoogt GTS dat het gekozen alternatief niet leidt tot een lagere verkeersbelasting van het onderliggende wegennet. GTS betoogt dat de Klagenfurtvariant uit oogpunt van verkeersveiligheid de voorkeur verdient. Zij wijst er verder op dat bij deze variant ecoducten beter kunnen worden aangelegd. Verder zijn volgens GTS in het tracébesluit ten onrechte niet de kosten van de Plateauvariant inzichtelijk gemaakt, zodat in zoverre geen vergelijking met de Klagenfurt-variant mogelijk is. Ook is volgens GTS een te groot gewicht toegekend aan de belangen van de (toekomstige) woonwijk Stalberg-oost. Daarnaast is het tracébesluit volgens GTS en [appellant sub 10] in strijd met het uitgangspunt dat het aantal geluidgehinderden niet zou moeten toenemen. GTS voert in dit verband aan dat door afname van de kwaliteit van het asfalt streefwaarden vaker zullen worden overschreden dan de minister stelt. Tot slot betoogt GTS dat RW74 de fietsverbinding tussen Venlo en Tegelen belemmert. [appellant sub 10] betoogt dat de Plateauvariant uit een oogpunt van veiligheid niet de voorkeur verdient. [appellant sub 10] heeft voorts ter zitting betoogd dat de bestaande afwikkeling van het verkeer van en naar Duitsland te prefereren is boven de aanleg van de Plateauvariant.

2.5.1. 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. De rechter heeft niet tot taak om de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend, naar eigen inzicht vast te stellen. Hij kan slechts concluderen

dat de door de minister te maken belangenafweging in strijd is met artikel 3:4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen, dat de minister niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen.

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

De Afdeling acht aannemelijk dat de geschetste problemen zich voordoen. De minister heeft gelet hierop - anders dan [appellant sub 10] ter zitting heeft betoogd - het realiseren van een aansluiting van de A73 op BAB61 op de in het tracébesluit voorziene wijze van belang kunnen achten.

2.5.3. Voor zover GTS en [appellant sub 10] wijzen op problemen op het onderliggende wegennet die zich zouden voordoen bij realisering van RW74 op de in het tracébesluit voorziene wijze, overweegt de Afdeling als volgt. Het knooppunt A73 - RW74 voorziet enkel in een aansluiting van RW74 op de A73 in noordelijke richting en vice versa, en niet in een aansluiting op de A73 in zuidelijke richting. GTS verwacht dat dit tot verkeersopstoppingen gaat leiden bij de aansluiting van de A73 op de N271. Het verkeer dat vanaf RW74 de A73 in zuidelijke richting wil volgen (en vice versa), zal die aansluiting gebruiken om de A73 in noordelijke richting te verlaten en op dezelfde aansluiting de A73 in zuidelijke richting op te gaan.

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

Het is naar het oordeel van de Afdeling niet uitgesloten te achten dat door de aanleg van RW74 wegens het ontbreken van een aansluiting op de A73 in zuidelijke richting, de N271 bij de aansluiting op de A73 enigszins extra zal worden belast. Zij acht echter niet aannemelijk gemaakt dat dit, ook zonder de aanleg van de Gulicksebaan, leidt tot een dermate grote toename van verkeersproblemen op de N271, dat de minister om die reden niet in redelijkheid doorslaggevende betekenis heeft mogen hechten aan het belang dat is gediend met aanleg van de RW74 voor de verkeersafwikkeling in het algemeen. Hierbij neemt de Afdeling mede in aanmerking, dat - anders dan GTS betoogt - onvoldoende aannemelijk is dat de aanleg van RW74 per saldo niet leidt tot een verschuiving van verkeer van het onderliggende wegennet naar de snelweg. Door aanleg van RW74 wordt immers een verbinding via de snelweg naar Duitsland gerealiseerd, terwijl het verkeer thans nog gebruik moet maken van secundaire wegen.

2.5.4. Voor zover GTS en [appellant sub 10] betogen dat niet tot aanleg van RW74 mag worden besloten, omdat dit leidt tot een toename van het aantal geluidgehinderden, overweegt de Afdeling dat dit betoog feitelijke grondslag mist. De minister heeft er in het verweerschrift op gewezen dat uit het uitgevoerde geluidonderzoek blijkt dat - kort weergegeven - als gevolg van de geluidreducerende maatregelen die in samenhang met de aanleg van RW74 worden getroffen het geluid per saldo bij meer woningen zal afnemen dan zal toenemen. GTS en [appellant sub 10] hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit standpunt onjuist is.

2.5.5. Voor zover [appellant sub 10] wijst op de externe veiligheid, overweegt de Afdeling onder verwijzing naar de opgenomen rechtsoverwegingen onder 2.16.1 en 2.16.2, dat dit aspect bij het

nemen van het tracébesluit is beoordeeld. [appellant sub 10] heeft geen concrete argumenten naar voren gebracht op grond waarvan de keuze voor de Plateuvariant gelet op het veiligheidsaspect onjuist moet worden geacht.

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

2.5.7. De Afdeling stelt vast dat de minister na onderzoek van een aantal alternatieven heeft gekozen voor de Plateuvariant. GTS en [appellant sub 10] hebben niet aannemelijk gemaakt dat de minister niet over voldoende kennis beschikte over onder meer de kosten van de diverse varianten, om tot besluitvorming te kunnen overgaan. Dat de minister bij zijn keuze ook het belang heeft betrokken van de aanleg van de wijk Stalberg-oost, is niet onrechtmatig.

Dat de minister bij zijn keuze tussen de alternatieven geen doorslaggevende betekenis heeft toegekend aan de gestelde belemmering van de fietsverbinding tussen Venlo en Tegelen en de gestelde nadelige situatie wat betreft verkeersveiligheid en de aanleg van ecoducten, acht de Afdeling op zich beschouwd ontoereikend voor het oordeel dat de keuze voor aanleg van de Plateuvariant getuigt van een zodanig onevenwichtige afweging van alle bij het besluit betrokken belangen, dat de minister niet in redelijkheid tot aanleg van de Plateuvariant heeft kunnen besluiten. Ook voor het overige geven de beroepen van GTS en [appellant sub 10] geen aanleiding voor deze conclusie.

Omvang van het tracé

2.6. GTS en [appellant sub 10] betogen dat het tracébesluit ten onrechte geen betrekking heeft op het gehele traject van de A73 vanaf de Zuiderbrug tot knooppunt Zaarderheiken. Ter zitting heeft GTS er in dit verband op gewezen dat het verkeer dat van en naar RW74 rijdt, afkomstig is van knooppunt Zaarderheiken. De Afdeling begrijpt dit betoog aldus, dat de minister volgens GTS en [appellant sub 10] bij afweging van de betrokken belangen niet tot de in het tracébesluit voorgenomen aanleg van RW74 had mogen overgaan, zonder tegelijkertijd aanpassingen aan de A73 aan te brengen in het deel van de A73 tot knooppunt Zaarderheiken dat niet in het tracébesluit is opgenomen.

In dit verband betoogt GTS verder dat, nu het tracébesluit geen aanpassingen bevat van het bedoelde deel van de A73, onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen van het tracébesluit voor de omgeving van dat deel van de A73.

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

2.6.2. GTS heeft niet aannemelijk gemaakt dat het feit dat het verkeer van en naar RW74 afkomstig is van knooppunt Zaarderheiken, als zodanig mee moet brengen dat geen tracébesluit tot aanleg van RW74 mag worden vastgesteld zonder tegelijkertijd bij ditzelfde besluit dit knooppunt en het gehele traject van de A73 tot de aansluiting op RW74 aan te passen. De Afdeling ziet dan ook geen grond voor het oordeel dat de keuze om tot aanleg van RW74 over te gaan zonder het gehele traject van de A73 tot knooppunt Zaarderheiken aan te passen, getuigt van een onevenwichtige belangenafweging.

Dat het tracébesluit geen betrekking heeft op aanpassingen aan het door GTS en [appellant sub 10] bedoelde deel van de A73, brengt op zichzelf niet mee dat onvoldoende onderzoek is verricht naar de milieugevolgen voor de omgeving van dat deel. De minister staat onder verwijzing naar

de Trajectnota/MER op het standpunt dat ook die gevolgen voldoende in beeld zijn gebracht voor het nemen van het tracébesluit. GTS en [appellant sub 10] hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit standpunt onjuist is.

Luchtkwaliteit

2.7. GTS betoogt dat het ontbreken van een luchtkwaliteit-meetpunt in Venlo in strijd is met richtlijn 2008/50/EG van de Raad en het Europees Parlement van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB 2008 L 152) (hierna: de richtlijn). Dit betoog heeft kennelijk betrekking op artikel 7 van de richtlijn. In dat artikel is - kort weergegeven - bepaald op welke plaatsen bemonsteringspunten moeten worden geplaatst, die worden gebruikt voor de beoordeling van de luchtkwaliteit in alle zones en agglomeraties in de lidstaten. Dit artikel bevat geen eisen waaraan moet worden voldaan bij het nemen van een (tracé)besluit. Het betoog over dit artikel kan dan ook niet leiden tot vernietiging van het tracébesluit.

2.8. GTS betoogt verder dat ten onrechte niet is getoetst aan de richtwaarde voor zwevende deeltjes (PM2.5).

De door GTS bedoelde richtwaarde is geen toetsingsmaatstaf voor het nemen van besluiten zoals het tracébesluit. De richtwaarde dient ingevolge artikel 5.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer samen met het Besluit maatregelen richtwaarden (luchtkwaliteitseisen), als maatstaf voor een door de minister vast te stellen plan of programma dat gericht moet zijn op het voor zover mogelijk bereiken van de richtwaarde.

2.9. GTS betoogt dat een enkele verwijzing in het tracébesluit naar het NSL niet volstaat voor de toetsing aan de luchtkwaliteitseisen. Het wettelijk systeem sluit volgens haar in strijd met de richtlijn een toetsing aan de grenswaarden dan wel een toetsing of het halen van die grenswaarden in gevaar wordt gebracht uit. [appellant sub 10] betoogt, kort weergegeven, dat gezien de schadelijke gevolgen van zwevende deeltjes (PM2.5), de voor die deeltjes gestelde grenswaarden niet streng genoeg zijn.

2.9.1. De voor dit geding van belang zijnde bepalingen over luchtkwaliteit hebben betrekking op de grenswaarden voor de daggemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM10), de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM2.5) en de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide. In het betoog van [appellant sub 10] over de zwevende deeltjes (PM2.5) ziet de Afdeling geen aanleiding om te twijfelen aan de geldigheid van de in de richtlijn en de Wet milieubeheer ter zake gestelde grenswaarden.

2.9.2. In artikel 13, eerste lid, onder a, samen met bijlage XI, van de richtlijn is, voor zover hier van belang, bepaald dat voor zwevende deeltjes (PM10) een grenswaarde van 50 microgram per kubieke meter als daggemiddelde (niet vaker dan 35 keer per kalenderjaar te overschrijden) geldt.

In artikel 13, eerste lid, samen met bijlage XI, is verder, voor zover hier van belang, bepaald dat voor stikstofdioxide vanaf 1 januari 2010 een grenswaarde van 40 microgram per kubieke meter als jaargemiddelde geldt.

In artikel 16, tweede lid, samen met bijlage XIV, deel E, is, voor zover hier van belang, bepaald dat voor zwevende deeltjes (PM2.5) vanaf 1 januari 2015 een grenswaarde van 25 microgram per kubieke meter als jaargemiddelde geldt.

In artikel 22, eerste lid, van de richtlijn is bepaald, voor zover hier van belang, dat wanneer in een bepaalde zone of agglomeratie, overeenstemming met de grenswaarden voor stikstofdioxide niet kan worden bereikt op de in bijlage XI genoemde uiterste tijdstippen, een lidstaat deze tijdstippen voor die specifieke zone of agglomeratie met ten hoogste vijf jaar mag uitstellen, mits voor die zone of agglomeratie een luchtkwaliteitsplan wordt opgesteld waarin wordt aangetoond hoe overeenstemming met de grenswaarden vóór het nieuwe uiterste tijdstip kan worden bereikt.

In artikel 22, tweede lid, is bepaald, voor zover hier van belang, dat wanneer in een bepaalde

zone of agglomeratie overeenstemming met de in bijlage XI genoemde grenswaarden voor PM10 niet kan worden bereikt, de lidstaat uiterlijk tot 11 juni 2011 vrijgesteld is van de verplichting om die grenswaarden toe te passen, mits aan de voorwaarden van het eerste lid is voldaan en de lidstaat aantoonbaar dat op nationaal, regionaal en plaatselijk niveau alle passende maatregelen zijn genomen om de uiterste tijdstippen na te leven.

In artikel 22, vierde lid, is, kort weergegeven en voor zover hier van belang, bepaald dat wanneer het eerste of tweede lid volgens de lidstaat van toepassing is, hij de Commissie daarvan in kennis stelt onder mededeling van het luchtkwaliteitsplan. Wanneer de Commissie binnen negen maanden geen bezwaren heeft gemaakt, wordt aan de desbetreffende voorwaarden voor toepassing van het eerste of tweede lid geacht te zijn voldaan. Indien bezwaren worden gemaakt, kan de Commissie van lidstaten verlangen dat luchtkwaliteitsplannen worden aangepast of vervangen door nieuwe.

2.9.3. Nederland heeft een kennisgeving als bedoeld in de artikel 22, vierde lid, van de richtlijn gedaan in verband met uitstel van de tijdstippen waarop aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM10) moet worden voldaan in een aantal zones en agglomeraties.

In reactie hierop heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen (thans: Europese Unie) bij beschikking van 7 april 2009 (C(2009) 2560 definitief) meegedeeld dat geen bezwaar bestaat tegen, kort weergegeven en voor zover hier van belang, vrijstelling van de verplichting om aan de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide te voldoen tot en met 31 december 2014 (met uitzondering van de agglomeratie Heerlen/Kerkrade) en evenmin tegen vrijstelling van de verplichting om aan de daggemiddelde grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM10) te voldoen tot en met 10 juni 2011.

Gelet hierop moet worden geoordeeld dat is voldaan aan de in artikel 22, eerste en tweede lid, van de richtlijn gestelde voorwaarden voor de in de beschikking van de Commissie gespecificeerde vrijstelling van de verplichting om aan de grenswaarden te voldoen.

2.9.4. Gezien het voorgaande gelden op grond van de richtlijn de grenswaarden voor de daggemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM10) vanaf 11 juni 2011 en voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM2.5) en de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide vanaf 1 januari 2015.

2.9.5. In bijlage 2 bij de Wet milieubeheer zijn de in de richtlijn gestelde grenswaarden voor onder meer zwevende deeltjes en stikstofdioxide opgenomen.

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

Ingevolge het vijfde lid, kort weergegeven en voor zover hier van belang, worden in het programma geen besluiten opgenomen indien het aannemelijk is dat deze besluiten een overschrijding of verdere overschrijding van een geldende grenswaarde tot gevolg hebben op het tijdstip waarop, met toepassing van uitstel als bedoeld in artikel 22 van de richtlijn, aan de in bijlage 2 opgenomen grenswaarden voor zwevende deeltjes (PM10) en stikstofdioxide moet worden voldaan.

Het NSL is vastgesteld op grond van artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Het project RW74 waarvoor het thans bestreden tracébesluit is vastgesteld, is opgenomen in het NSL.

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

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

2.9.6. Uit de hiervoor weergegeven bepalingen van de Wet milieubeheer volgt dat bij het nemen van het tracébesluit geen toetsing aan de in bijlage 2 bij die wet gestelde, aan de richtlijn ontleende, grenswaarden voor zwevende deeltjes en stikstofdioxide behoefde plaats te vinden. Dat is niet in strijd met de richtlijn omdat - zoals is geconcludeerd onder 2.9.4 - de betrokken grenswaarden ingevolge de richtlijn en gezien de toepassing van artikel 22 van die richtlijn vanaf 11 juni 2011 respectievelijk 1 januari 2015 gelden.

Als voorwaarde voor uitstel van de gelding van de grenswaarden vereist artikel 22 van de richtlijn dat, met het oog op de toekomstige gelding van die grenswaarden, door middel van een luchtkwaliteitsplan wordt aangetoond hoe na de periode van uitstel aan de grenswaarden kan worden voldaan. De richtlijn specificeert niet of en op welke wijze het luchtkwaliteitsplan in nationaal recht moet worden verankerd. In de Wet milieubeheer is in artikel 5.12 bepaald dat, kort weergegeven, het programma (lees: het luchtkwaliteitsplan) moet zijn gericht op het bereiken van de grenswaarden, en dat in het programma geen besluiten mogen worden opgenomen die een overschrijding of verdere overschrijding van de grenswaarden op het moment dat zij gaan gelden tot gevolg hebben. Verder voorziet artikel 5.14 in jaarlijkse rapportages over de voortgang en uitvoering van het programma, en is in artikel 5.12, tiende lid, een bevoegdheid van de minister om het programma aan te passen indien deze rapportages daartoe aanleiding geven en in het twaalfde lid een bevoegdheid van bestuursorganen om het programma aan te passen opgenomen. De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat deze wettelijke bepalingen in strijd zijn met artikel 22 van de richtlijn.

2.9.7. De Afdeling is gezien het voorgaande van oordeel dat de toepassing van het wettelijk systeem in de thans aan de orde zijnde situatie, waarin bij het nemen van het tracébesluit de grenswaarden voor zwevende deeltjes en stikstofdioxide nog niet gelden, niet in strijd is met de richtlijn. Of, zoals GTS stelt, de in artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer geregelde uitsluiting van een toetsing aan deze grenswaarden in strijd met de richtlijn komt op het moment dat de grenswaarden gaan gelden, is hier niet aan de orde.

2.10. [appellant sub 2] en GTS hebben vervolgens een aantal gronden aangevoerd die er toe strekken - kort weergegeven - dat geen juiste toepassing is gegeven aan de in de Wet milieubeheer opgenomen bepalingen over het NSL.

[appellant sub 2] betoogt dat het tracébesluit wat het aspect luchtkwaliteit betreft ondeugdelijk is onderbouwd, omdat de minister met het laten opstellen van het rapport 'Aanvullende analyse Rijksweg 74 Venlo, NSL systematiek' van Goudappel Coffeng van 20 juli 2010 (hierna: de aanvullende analyse) zou erkennen dat de zogenoemde Saneringstool NSL geen juiste uitkomsten geeft. Hij heeft in zijn beroepschrift op een aantal punten kritiek op de in de aanvullende analyse gebruikte verkeersgegevens en andere uitgangspunten. Ook GTS bestrijdt de uitkomsten van de aanvullende analyse. Volgens haar had bij het nemen van het tracébesluit door middel van onderzoek moeten worden aangetoond dat met het NSL aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit zal worden voldaan.

GTS stelt verder onder meer dat inmiddels duidelijk is dat van hogere verkeersprognoses moet worden uitgegaan, dan de prognoses die bij het vaststellen van het NSL zijn gehanteerd. Zij betoogt in dit verband verder dat de zogenoemde monitoringstool, die wordt gebruikt om te beoordelen of de doelstellingen van het NSL worden gehaald, volgens een rapport van het RIVM "Nulmeting van het NSL monitoringsprogramma" op dit moment onzekere uitkomsten geeft. In haar nadere stukken heeft zij verder gewezen op het rapport van het RIVM "Monitoringsrapportage NSL - stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2010" (hierna: de monitoringsrapportage 2010), waarin is geconcludeerd dat de met de huidige monitoringstool berekende prognoses voor 2015 hogere stikstofdioxide concentraties vertoont dan zoals deze in de (bij het opstellen van het NSL gebruikte) saneringstool zijn bepaald. Verder is volgens GTS ten onrechte geen rekening gehouden met het feit dat een berekening van luchtkwaliteit gepaard gaat met een onzekerheidsmarge en is volgens haar niet

zeker dat op 2015 aan de grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM2.5) kan worden voldaan.

2.10.1. 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. Zo lang uitvoering wordt gegeven aan de onder 2.9.6 genoemde bepalingen van de Wet milieubeheer, kan niet worden geoordeeld dat het plan in strijd is met artikel 5.12.

2.10.2. Dat blijkt het RIVM rapport "Nulmeting van het NSL monitoringsprogramma" de uitkomsten van de monitoringstool onzekerheden kennen, leidt de Afdeling niet tot het oordeel dat gehandeld is in strijd met de wettelijke bepalingen over het NSL. Dat, zoals GTS heeft opgemerkt, de berekening van onder meer luchtkwaliteit een onzekerheidsmarge kent, geeft evenmin aanleiding voor dat oordeel. Een beoordeling van de toekomstige situatie aan de hand van prognoses en berekeningen brengt uit de aard der zaak mee dat onzekerheidsmarges optreden.

2.10.3. Voor zover GTS erop wijst dat blijkt de monitoringsrapportage 2010 hogere concentraties stikstofdioxide optreden dan bij het opstellen van het NSL was geprognostiseerd, overweegt de Afdeling dat de minister naar aanleiding van die bevindingen op 6 december 2010 een melding als bedoeld in artikel 5.12, twaalfde lid, heeft gedaan waarin onder meer extra stikstofdioxide-reducerende maatregelen (schermen) aan het NSL zijn toegevoegd om de door deze hogere prognoses ontstane knelpunten op te lossen. Bij het tracé van RW74 doen zich echter geen knelpunten voor en zijn dus geen extra maatregelen in het NSL opgenomen. Reeds daarom is er in zoverre geen grond voor het oordeel dat wat de omgeving van het tracé betreft geen juiste uitvoering aan de wettelijke bepalingen over het NSL is gegeven.

2.10.4. Met betrekking tot de omgeving van het tracé waarop het thans bestreden tracébesluit betrekking heeft, heeft de minister met de aanvullende analyse gecontroleerd of een knelpunt zou ontstaan met betrekking tot de grenswaarden voor zwevende deeltjes (PM10) of stikstofdioxide in 2011 respectievelijk 2015, indien niet wordt uitgegaan van de standaard in de monitoringstool gebruikte verkeersprognoses op grond van het LMS, maar de hoger uitvallende prognoses op grond van het NRM. Dat blijkt niet het geval te zijn.

De aanvullende analyse is een aan de laatste inzichten aangepaste versie van een eerder in verband met het tweede ontwerp-besluit opgestelde analyse van 13 november 2009. De minister heeft in zijn verweerschrift onder 4.4.1 en 4.4.2 aannemelijk gemaakt dat de door [appellant sub 2], onder verwijzing naar met betrekking tot de aanvullende analyse van 13 november 2009 naar voren gebrachte opmerkingen van het bureau Blauw, aangevoerde argumenten geen aanleiding geven voor het oordeel dat de aanvullende analyse niet op juiste wijze tot stand is gekomen.

Gezien de aanvullende analyse is niet aannemelijk geworden dat het project RW74 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.

2.10.5. Wat betreft de per 1 januari 2015 geldende grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM2.5) heeft de minister ter zitting gewezen op het door het Planbureau voor de Leefomgeving uitgegeven rapport "PM2.5 in the Netherlands" uit 2007, waarin is vermeld dat wanneer aan de daggemiddelde grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM10) van 50 microgram per kubieke meter (niet vaker dan 35 keer per kalenderjaar te overschrijden) wordt voldaan, eveneens wordt

voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM2.5) van 25 microgram per kubieke meter. Hetgeen naar voren is gebracht geeft geen aanleiding om te twifelen aan de juistheid van deze constatering.

Nu het NSL is gericht op het per 11 juni 2011 bereiken van de daggemiddelde grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM10), is er geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op goede gronden op het standpunt stelt dat er thans geen dreigende overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM2.5) in 2015 is, zodat het evenmin noodzakelijk is om in dit opzicht in het NSL te voorzien in aanvullende maatregelen.

2.10.6. Hetgeen appellanten hebben aangevoerd geeft ook overigens geen grond voor het oordeel dat het NSL in strijd is met artikel 5.12 van de Wet milieubeheer.

Het project RW74 waarvoor het thans bestreden tracébesluit is vastgesteld, is opgenomen in het NSL. Nu een exceptieve toetsing van het NSL aan artikel 5.12 van de Wet milieubeheer niet tot de conclusie leidt dat het NSL onrechtmatig is, volgt uit artikel 5.16 van die wet dat 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.

Geluid (onderzoek en hogere waarden)

2.11. [appellant sub 2] betoogt dat in het geluidonderzoek ten onrechte is uitgegaan van het jaar 2009 als referentiejaar voor de bestaande situatie, en niet het jaar 2010. Bovendien betwijfelt hij of in de berekeningen had mogen worden uitgegaan van de plaatsing van een geluidsscherm op de Zuiderbrug. Het is volgens hem niet zeker dat dit scherm uit constructief oogpunt geplaatst kan worden.

GTS betoogt dat de geluidberekeningen niet juist zijn, omdat van verkeerde verkeersprognoses is uitgegaan en omdat mogelijk onvoldoende rekening is gehouden met geluidweerkaatsing door geluidschermen op de Zuiderbrug.

[appellant sub 10] heeft ter zitting gesteld dat onvoldoende rekening is gehouden met zogenoemd laagfrequent geluid dat zich met name bij vrachtverkeer zou voordoen.

2.11.1. De minister wijst er in reactie op het betoog van [appellant sub 2] over het referentiejaar op dat in het geluidonderzoek is gekozen om voor het referentiejaar voor de bestaande situatie uit te gaan van het jaar 2009, omdat dit het jaar is voordat met de start van de werkzaamheden ter aanleg van het tracé wordt begonnen. Dit is naar het oordeel van de Afdeling geen onjuist uitgangspunt.

2.11.2. Wat het geluidsscherm op de Zuiderbrug betreft, heeft [appellant sub 2] als nader stuk een rapport van de TU Delft ingebracht, gedateerd 3 december 2010, waarin op basis van bestudering van een voorontwerp van het scherm is geconcludeerd dat aan de hand van de daarin opgenomen berekeningen niet is aangetoond dat een scherm van 8 m hoog constructief veilig op de rand van de brug kan worden aangebracht. In reactie hierop heeft de minister een rapport van Wagemaker, gedateerd 11 februari 2011, in het geding gebracht. Daarin is, kort weergegeven, geconcludeerd dat de Zuiderbrug sterk genoeg is om het scherm te plaatsen, op voorwaarde dat de oplegging bij steunpunt 2 wordt aangepast. Het aanpassen van dat steunpunt is, zo wordt in het rapport van Wagemaker geconcludeerd, technisch gezien mogelijk en relatief eenvoudig uitvoerbaar.

De Afdeling stelt voorop dat het tracébesluit wel een beslissing inhoudt over de plaatsing van het geluidsscherm, maar geen beslissing over de exacte uitvoering van het geluidsscherm. Ter beoordeling staat thans slechts of de minister er bij het nemen van het tracébesluit en het daarvoor opgestelde geluidrapport op goede gronden van is uitgegaan dat plaatsing van dit scherm technisch gezien mogelijk is. [appellant sub 2] heeft niet aannemelijk gemaakt dat dit niet het geval is, terwijl die technische mogelijkheid is bevestigd in het rapport van Wagemaker.

2.11.3. Voor zover GTS betoogt dat in het geluidonderzoek van onjuiste verkeersprognoses is

uitgegaan, overweegt de Afdeling dat, zoals zij onder 2.4.2 heeft geoordeeld, er geen grond is voor het oordeel dat de bij het nemen van het tracébesluit gebruikte verkeersprognoses onjuist zijn.

2.11.4. Voor zover GTS betwijfelt of in het geluidonderzoek rekening is gehouden met geluidweerkaatsing van geluidschermen, heeft de minister in het verweerschrift uiteengezet dat hiermee rekening is gehouden. Er is geen grond om te twijfelen aan de juistheid van dit standpunt.

2.11.5. Voor zover [appellant sub 10] heeft gewezen op het zogenoemde laagfrequente geluid van vrachtverkeer, overweegt de Afdeling dat in het Reken- en meetvoorschrift 2006 is bepaald op welke wijze de waarde van de geluidsbelasting vanwege een weg in geluidonderzoek ten behoeve van de toepassing van de Wet geluidhinder moet worden vastgesteld. Er is geen grond om aan te nemen dat de door het vrachtverkeer veroorzaakte geluidsbelasting niet overeenkomstig de in het Reken- en meetvoorschrift 2006 gestelde regels is vastgesteld.

2.11.6. Gezien het voorgaande geeft hetgeen [appellant sub 2], GTS en [appellant sub 10] aanvoeren geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich ten onrechte heeft gebaseerd op (de uitkomsten van) het geluidonderzoek.

2.12. [appellant sub 2] betoogt dat bij het tracébesluit voor de verkeerde appartementen in de zogenoemde Molenbossenflats hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder zijn vastgesteld. Verder hebben volgens hem - zo begrijpt de Afdeling het beroep - niet alle bewoners van de flats waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, daarvan bericht gekregen.

GTS betoogt dat de vaststelling van de hogere waarden voor het geluidniveau ondeugdelijk is onderbouwd, omdat vaststelling van deze waarden niet nodig zou zijn wanneer voor de Klagenfurtvariant zou zijn gekozen, en omdat niet inzichtelijk is gemaakt waarom de kosten voor een hoger geluidscherm op de Zuiderbrug niet kunnen worden gemaakt.

2.12.1. Bij het tracébesluit zijn op basis van het geluidonderzoek voor een aantal appartementen in de Molenbossenflats aan de zijde van de A73 krachtens de Wet geluidhinder hogere waarden voor de toelaatbare geluidsbelasting vanwege de A73 gesteld. [appellant sub 2] heeft niet duidelijk gemaakt waarom voor deze appartementen ten onrechte een hogere waarde zou zijn vastgesteld. Verder heeft hij evenmin duidelijk gemaakt welke bewoners van appartementen in de Molenbossenflats waarvoor een hogere waarde is gesteld, daarvan geen mededeling hebben ontvangen.

Deze beroepsgronden falen.

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

Inpassing bij steilrand

2.13. GTS betoogt - zo moet het beroep gezien haar nadere stukken worden begrepen - dat RW74 onvoldoende in de omgeving wordt ingepast, omdat deze weg volgens haar gezien de ligging van

het vastgestelde tracé bij de zogenoemde steilrand niet conform artikel 8, vierde lid, van het tracébesluit verdiept wordt aangelegd.

2.13.1. In artikel 8, vierde lid, van het tracébesluit is vermeld dat RW74 vanaf de steilrand (km 101.07) richting Duitse grens verdiept wordt aangelegd om deze aan het zicht te onttrekken.

In de bij het tracébesluit behorende kaarten van het desbetreffende tracégedeelte zijn twee dwarsprofielen 6 en 7 aangeduid, met een verdiepte ligging van RW74. De kaarten duiden niet aan dat het tracégedeelte op andere plaatsen niet verdiept zal worden aangelegd. Het betoog van GTS dat het op de kaarten bij het tracébesluit vastgestelde tracé in strijd met artikel 8, vierde lid, van het tracébesluit bij de zogenoemde steilrand niet verdiept is, mist gelet hierop feitelijke grondslag.

Ecologische hoofdstructuur en natuurcompensatie

2.14. GTS betoogt dat door de aanleg van RW74 een doorgaande noord-zuid-verbinding binnen de ecologische hoofdstructuur nagenoeg onmogelijk wordt. Ter zitting heeft zij er in dit verband op gewezen dat door de op RW74 aansluitende Duitse infrastructuur de laatste mogelijkheid wegvalt om een (volgens GTS te prefereren) doorgaande ecologische verbinding op het Duitse grondgebied te realiseren.

2.14.1. De Afdeling constateert dat het tracébesluit voorziet in de aanleg van twee faunapassages om de ter plaatse gelegen onderdelen van de ecologische hoofdstructuur te verbinden. GTS heeft niet aannemelijk gemaakt dat deze passages als zodanig niet functioneren. De beslissing om het aansluitende Duitse grondgebied niet te gebruiken als een ecologische verbindingszone, maar als infrastructuur, is niet aan de minister maar aan de Duitse overheid. De minister heeft wat dit betreft deze beslissing van de Duitse overheid bij het nemen van het tracébesluit als een gegeven mogen beschouwen.

2.15. GTS betoogt dat het Tracébesluit in strijd is met rijksbeleid als neergelegd in paragraaf 3.3.5.3 van de Nota Ruimte, omdat natuurcompensatie niet in alle gevallen in de nabijheid van het tracé plaatsvindt. Volgens GTS is dichterbij compensatie mogelijk in een gebied waar voorheen een camping was gevestigd.

2.15.1. In de bedoelde paragraaf van de Nota Ruimte is vermeld, kort weergegeven en voor zover hier van belang, dat compensatie van aantasting van gebied van de ecologische hoofdstructuur (EHS-gebied) aansluitend of nabij het gebied plaatsvindt, tenzij fysieke compensatie aansluitend of nabij het gebied onmogelijk is. Dan mag compensatie plaatsvinden door de realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden, of door fysieke compensatie verder weg van het aangetaste gebied.

2.15.2. De minister betoogt, kort weergegeven, dat het terrein van de voormalige camping niet binnen de zogenoemde provinciale ontwikkelingszone groen ligt, en daarom niet geschikt is voor compensatie. Volgens de minister zijn de in artikel 10 van het tracébesluit aangewezen compensatiegebieden het meest geschikt voor compensatie. Hetgeen GTS aanvoert geeft de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de invulling van het compensatiegebied in het tracébesluit, in strijd is met de in de Nota Ruimte neergelegde uitgangspunten.

Beroep VieCuri

2.16. VieCuri exploiteert een ziekenhuis op ongeveer 300 meter afstand van de A73. Zij betoogt dat het tracé niet had mogen worden vastgesteld vanwege een verslechtering van de externe veiligheid bij het ziekenhuis. Zij verwacht deze verslechtering vanwege een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de A73. Volgens haar is onvoldoende aandacht geschonken aan het vervoer van gevaarlijke stoffen op RW74, de Maas en de zogenoemde Brabantroute.

2.16.1. De minister heeft bij de beoordeling van de externe veiligheid de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: de circulaire risiconormering) tot uitgangspunt genomen. Uit de circulaire risiconormering volgt, kort weergegeven en voor zover

hier van belang, dat bij een nieuwe situatie - zoals hier - het plaatsgebonden risico bij kwetsbare objecten kleiner dan 10-6 per jaar moet zijn, en dat het bestuursorgaan bij het nemen van het besluit verantwoording moet afleggen wanneer het groepsrisico boven de in de circulaire gegeven oriëntatiewaarden ligt of wanneer het groepsrisico toeneemt.

2.16.2. Aan het tracébesluit is het rapport "Externe veiligheid Rijksweg A74" van Oranjewoud, gedateerd 15 juli 2010, ten grondslag gelegd. In het onderzoek dat geleid heeft tot dit rapport zijn de gevolgen voor de externe veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen op zowel de A73 als op RW74 betrokken. Voor zover VieCuri wijst op de gevolgen voor de externe veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Maas en de zogenoemde Brabante route, overweegt de Afdeling dat deze transportroutes geen onderdeel zijn van het tracébesluit, en gelet daarop terecht niet zijn betrokken bij het onderzoek naar de externe veiligheid. VieCuri heeft haar stelling dat de routing van gevaarlijke stoffen over RW74 in strijd is met het uitgangspunt van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen dat dergelijke vervoersstromen niet tegen bestaande infrastructuur mogen worden aangelegd, niet nader onderbouwd. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet van de uitkomsten van het onderzoek van Oranjewoud heeft mogen uitgaan.

2.16.3. In het rapport is berekend dat het plaatsgebonden risico buiten het tracé van de A73 en RW74 in alle gevallen kleiner is dan 10-6 per jaar. In zoverre wordt voldaan aan deze in de circulaire risiconormering genoemde grenswaarde.

Verder is in het rapport berekend dat het groepsrisico langs het tracé op een aantal plaatsen weliswaar toeneemt, maar dat dit risico in alle gevallen ruim onder de oriëntatiewaarden uit de circulaire risiconormering blijft. Gelet op de toename van het groepsrisico, heeft de minister bij het nemen van zijn besluit invulling gegeven aan de in de circulaire risiconormering genoemde verantwoording door middel van het rapport 'Verantwoording GR RW 74' van 14 juni 2010. In dit rapport is uiteengezet waarom de minister het groepsrisico aanvaardbaar vindt. VieCuri heeft geen concrete argumenten aangevoerd die aanleiding geven voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op dit standpunt heeft kunnen stellen.

2.16.4. VieCuri heeft zich, afgezien van haar betoog over de veiligheid, in het beroepschrift beperkt tot een verwijzing naar de door haar over het ontwerp-tracébesluit naar voren gebrachte zienswijzen. Bij het tracébesluit (bijlage 16: Nota van Antwoord) heeft de minister zijn reactie daarop gegeven. VieCuri heeft in het beroepschrift geen redenen aangevoerd waarom deze reactie onjuist is.

Beroep Fun Forest

2.17. Fun Forest exploiteert een klimpark te Tegelen, in de nabijheid van het tracé. Ter zitting heeft zij haar beroep beperkt tot drie onderwerpen. Ten eerste is zij van oordeel dat het van belang is dat zo veel mogelijk bomen in de omgeving van het klimpark worden behouden. Zij betoogt verder dat - zo begrijpt de Afdeling het beroep - de geluidsbelasting ter plaatse van het klimpark met het oog op de beleving van het klimmen zo laag mogelijk moet zijn. Tot slot moet volgens Fun Forest de grondwaterstand niet veranderen.

2.17.1. De minister heeft in het verweerschrift uiteengezet dat bij de beslissing om bomen te kappen zo veel als mogelijk rekening is en wordt gehouden met de bedrijfsbelangen van onder meer Fun Forest. Er is geen grond voor het oordeel dat de minister in zoverre bij het nemen van het tracébesluit onvoldoende de belangen van Fun Forest heeft betrokken.

De minister heeft, wat het geluid betreft, er ter zitting op gewezen dat het klimpark geen geluidgevoelige bestemming is, zodat er voor het klimpark ingevolge de Wet geluidhinder geen in acht te nemen waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege RW74 gelden. De minister is van oordeel dat de ter plaatse optredende geluidsbelasting - die vanwege de toepassing van onder meer stil asfalt beperkt zal zijn - geen reden is om aanvullende geluidsreducerende maatregelen te treffen. Er is geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet op dit, door Fun Forest niet met concrete argumenten bestreden, standpunt mocht stellen.

Voor zover Fun Forest tot slot betoogt dat de grondwaterstand niet mag veranderen, merkt de

Afdeling op dat - zoals de minister in het verweerschrift heeft uiteengezet - de aanleg van het tracé geen invloed heeft op de grondwaterstand.

Beroep [appellant sub 5]

2.18. Het beroep van [appellant sub 5] heeft, gezien het verhandelde ter zitting, met name betrekking op zijn vrees voor geluidsbelasting, externe veiligheid en luchtverontreiniging bij zijn in de omgeving van het tracé gelegen woning.

In de toelichting op het tracébesluit, de bij het tracébesluit behorende rapporten - waaronder het geluidrapport en de onder 2.16.2 en 2.16.3 genoemde rapporten met betrekking tot de externe veiligheid - en de reactie op de over het ontwerp-tracébesluit ingebrachte zienswijzen (Nota van Antwoord) is uitgebreid uiteengezet waarom deze aspecten naar de mening van de minister niet aan het nemen van het tracébesluit in de weg staan. [appellant sub 5] heeft geen concrete argumenten aangevoerd op grond waarvan de Afdeling zou moeten oordelen dat de minister zich niet op dit standpunt mocht stellen.

Beroep [appellante sub 6]

2.19. [appellante sub 6] exploiteert drie tankstations nabij de grens met Duitsland. Zij stelt dat door het wegvallen van het verkeer van en naar Duitsland op het onderliggende wegennet - met name het vrachtverkeer - een sluitende exploitatie van die tankstations niet meer mogelijk is. Volgens haar is onvoldoende onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om in de gewijzigde situatie de tankstations te exploiteren. Verder heeft de minister volgens haar - zo begrijpt de Afdeling het beroep - onvoldoende inzicht in de wijze waarop BAB61 zal aansluiten op de zogenoemde Keulse Barrière. Hierdoor zou volgens haar mogelijk (opnieuw) een verkeersprobleem ontstaan vanwege het verkeer van Duitsland naar Venlo.

2.19.1. De minister heeft in het verweerschrift erop gewezen dat met [appellante sub 6] overleg is gevoerd over de problematiek met de tankstations. Er is geen grond om aan te nemen dat de minister bij het nemen van het tracébesluit over onvoldoende kennis beschikte over de relevante feiten met betrekking tot deze tankstations.

2.19.2. Zoals onder 2.5.2 is uiteengezet, is een van de redenen om RW74 aan te leggen gelegen in het belang om het (vracht)verkeer van en naar Duitsland niet meer af te wikkelen via het daarvoor minder geschikte onderliggende wegennet, maar via een autosnelweg. Het ontlasten van het onderliggende wegennet van het (vracht)verkeer van en naar Duitsland heeft uit de aard der zaak gevolgen voor de exploitatie van de tankstations van [appellante sub 6] langs dit wegennet. [appellante sub 6] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de minister geen groter gewicht heeft kunnen toekennen aan het belang bij het ontlasten van het onderliggende wegennet, dan aan het belang van [appellante sub 6] bij de exploitatie van de tankstations. Hierbij merkt de Afdeling op dat artikel 20d van de Tracéwet voorziet in een regeling voor nadeelcompensatie.

2.19.3. Voor zover [appellante sub 6] betoogt dat de minister onvoldoende inzicht heeft in de huidige en toekomstige verkeerssituatie in en rond Venlo als gevolg van het verkeer naar Duitsland, overweegt de Afdeling dat zij onder 2.4.2 heeft geoordeeld dat er geen aanleiding is om ervan uit te gaan dat de gebruikte verkeersprognoses onjuist zijn. Het niet met concrete argumenten onderbouwde betoog van [appellante sub 6] over de toekomstige verkeerssituatie, geeft geen aanleiding voor een ander oordeel.

Beroepen [appellant sub 7]

2.20. Appellanten [appellanten sub 7], [appellanten sub 8], en [appellanten sub 9], worden hierna tezamen en in enkelvoud aangeduid als: [appellant sub 7].

2.21. [appellant sub 7] betoogt allereerst - in de kern weergegeven - dat in het tracébesluit onvoldoende is gemotiveerd op welke plaatsen geluidschermen worden geplaatst en welke waarborgen er wat betreft luchtkwaliteit zijn. Zij nemen geen genoegen met de toelichting op het tracébesluit.

In onder meer de toelichting op het tracébesluit, de Trajectnota/MER, het geluidrapport en de Nota van Antwoord is het standpunt van de minister over het treffen van geluidreducerende voorzieningen en luchtkwaliteit uiteengezet. De niet nader onderbouwde stelling van [appellant sub 7] dat hij daarmee geen genoegen neemt, geeft geen grond voor het oordeel dat het tracébesluit op deze punten ondeugdelijk is gemotiveerd.

2.22. [appellant sub 7] heeft verder betoogd dat bij wijze van nadeelcompensatie vanwege onder meer omrij schade een aantal in de beroepschriften nader gespecificeerde bedragen moet worden vergoed.

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. Het betoog van [appellant sub 7] over schade heeft geen betrekking op de rechtmatigheid van het tracébesluit, waarover de huidige procedure gaat.

2.23. Voor zover [appellant sub 7] tot slot ter zitting heeft betoogd dat in de Nota van Antwoord niet op zijn ingebrachte zienswijze met bevestigingsnummer 352 is gereageerd, overweegt de Afdeling dat dit betoog berust op een misverstand. De zienswijze van [appellant sub 7] is niet geregistreerd onder nr. 352, maar onder nr. 74. In de Nota van Antwoord is op deze zienswijze gereageerd.

Conclusie

2.24. De beroepen zijn ongegrond.

2.25. 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. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. M.G.J. Parkins-de Vin en mr. M.A.A. Mondt-Schouten, leden, in tegenwoordigheid van mr. M.J. van der Zijpp, ambtenaar van staat.

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

Uitgesproken in het openbaar op 27 april 2011

262.
