

ECLI:NL:RVS:2018:971

Instantie	Raad van State
Datum uitspraak	21-03-2018
Datum publicatie	21-03-2018
Zaaknummer	201609385/1/A2
Rechtsgebieden	Bestuursrecht
Bijzondere kenmerken	Tussenuitspraak bestuurlijke lus
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 24 maart 2014 heeft het college [wederpartij A] en [wederpartij B] een tegemoetkoming in planschade ten bedrage van € 62.850,00, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf 23 januari 2012 tot de dag van uitbetaling, toegekend.
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl OGR-Updates.nl 2018-0077 JOM 2018/267

Uitspraak

201609385/1/A2.

Datum uitspraak: 21 maart 2018

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) op het hoger beroep van:

Gedeputeerde staten van Noord-Holland,
appellanten,

tegen de tussenuitspraak van 29 juni 2016 en de uitspraak van 3 november 2016 van de rechtbank Amsterdam in zaak nr. 14/5549 in het geding tussen:

[wederpartij A] en [wederpartij B], wonend te [woonplaats]

en

het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen (hierna: het college).

Procesverloop

Bij besluit van 24 maart 2014 heeft het college [wederpartij A] en [wederpartij B] een tegemoetkoming in planschade ten bedrage van € 62.850,00, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf 23 januari 2012 tot de dag van uitbetaling, toegekend.

Bij besluit van 17 juli 2014 heeft het college het door [wederpartij A] en [wederpartij B] daartegen gemaakte bezwaar ongegrond verklaard.

Bij tussenuitspraak van 29 juni 2016 heeft de rechtbank het college opgedragen de rechtbank binnen twee weken mee te delen of het gebruik maakt van de gelegenheid een gebrek in het besluit van 17 juli 2014 te herstellen en het college in de gelegenheid gesteld binnen acht weken na verzending van de tussenuitspraak dat gebrek te herstellen met inachtneming van de overwegingen en aanwijzingen in de tussenuitspraak. Bij tussenuitspraak van 29 juli 2016 heeft de rechtbank op verzoek van het college de termijn van acht weken met vier weken verlengd. Bij tussenuitspraak van 26 september 2016 heeft de rechtbank een verzoek van het college om verdere verlenging van die termijn afgewezen. De tussenuitspraak van 29 juni 2016 is aangehecht.

Bij uitspraak van 3 november 2016 heeft de rechtbank het door [wederpartij A] en [wederpartij B] tegen het besluit van 17 juli 2014 ingestelde beroep gegrond verklaard, dat besluit vernietigd en het college opgedragen binnen zes weken na de dag van verzending van deze uitspraak een nieuw besluit op het bezwaar te nemen met inachtneming van deze uitspraak en de tussenuitspraak van 29 juni 2016. Deze uitspraak is aangehecht.

Bij besluit van 5 december 2016 heeft het college, ter voldoening aan de uitspraak van de rechtbank van 3 november 2016, het door [wederpartij A] en [wederpartij B] gemaakte bezwaar gedeeltelijk gegrond verklaard en het besluit van 31 (lees: 24) maart 2014 herroepen voor zover daarbij aan [wederpartij A] en [wederpartij B] een tegemoetkoming in planschade van € 62.850,00 is toegekend en het bedrag van de tegemoetkoming vastgesteld op € 67.850,00. [wederpartij A] en [wederpartij B] hebben een reactie op dit besluit ingediend.

Tegen de tussenuitspraak van 29 juni 2016 en de uitspraak van 3 november 2016 hebben gedeputeerde staten hoger beroep ingesteld.

[wederpartij A] en [wederpartij B] hebben een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

Gedeputeerde staten hebben een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 8 februari 2018, waar gedeputeerde staten, vertegenwoordigd door mr. J.S. Procee en mr. M.G. Nielen, advocaten te Den Haag, [wederpartij A] en [wederpartij B], bijgestaan door [gemachtigde], en het college, vertegenwoordigd door mr. R. van Eldik en mr. E. Bakker, zijn verschenen.

Overwegingen

1. Ingevolge artikel 8:51d van de Awb, voor zover hier van belang, kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.
2. Het besluit van 5 december 2016 wordt, gelet op artikel 6:24 van de Algemene wet bestuursrecht, gelezen in samenhang met artikel 6:19, eerste lid, van die wet, van rechtswege geacht onderwerp te zijn van dit geding.

Inleiding

3. Bij besluit van 16 april 2009 heeft het college op verzoek van gedeputeerde staten van Noord-Holland vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (oud) verleend voor de realisering van een deelproject van het project Omlegging Amstelhoek, waarbij de N201 wordt omgelegd. Het vrijstellingsbesluit is op 20 april 2009 in werking getreden. Het project Omlegging Amstelhoek betreft de aanleg van een nieuwe weg tussen de Amsterdamseweg/Middenweg en de bestaande N201 in de gemeente De Ronde Venen. In totaal betreft het project Omlegging Amstelhoek

een wegtracé van ongeveer 2.600 m. Het project Omlegging Amstelhoek heeft tot gevolg dat het tracé van de N201 ten zuidoosten en ten noorden van de kern Uithoorn komt te liggen en niet meer een beloop heeft door die kern. Het tracé van de voormalige N201 door de kern Uithoorn wordt thans aangeduid als N196.

De vrijstelling heeft betrekking op een wegtracé van ongeveer 600 m ten noorden van Uithoorn met overwegend 2x1 rijstroken (hierna ook: het wegtracé N201). Aan de noordwestkant zal het wegvak aansluiten op de kruising van de N201 met de Amsterdamseweg. In zuidoostelijke richting wordt de weg verdiept aangelegd om via een aquaduct de rivier de Amstel te kruisen.

4. [wederpartij A] en [wederpartij B] zijn sinds 13 maart 1989 eigenaar van het perceel plaatselijk bekend [locatie 1] (voorheen: [locatie 2]) te Amstelveen (hierna ook: het perceel). Op het perceel staat de woning waarin [wederpartij A] en [wederpartij B] wonen. Zij hebben gevraagd om een tegemoetkoming in planschade ten gevolge van de vrijstelling, omdat de nieuwe weg ten gevolge van de vrijstelling vlakbij hun perceel op voorheen agrarisch gebruikte gronden wordt gerealiseerd en zij van die weg veel hinder zullen ondervinden, waardoor het perceel in waarde daalt. De Amsterdamseweg ligt op enige afstand ten westen en noordwesten en de rivier de Amstel ligt op enige afstand ten zuidoosten van het perceel.

5. Het college heeft aan het in bezwaar gehandhaafde besluit van 24 maart 2014 een door De Bont adviesbureau opgesteld planschadeadvies van 20 februari 2014 ten grondslag gelegd. Volgens het planschadeadvies is het wegtracé N201 op een kortste afstand van ongeveer 45 m ten noorden en noordoosten van de woning van [wederpartij A] en [wederpartij B] geprojecteerd. [wederpartij A] en [wederpartij B] lijden volgens het planschadeadvies ten gevolge van de vrijstelling planschade door een toename van geluid-, geur- en lichthinder, verslechtering van uitzicht, intensivering van gebruik in de directe omgeving en een verslechtering van de situering van het perceel. Het planologisch nadeel dient volgens het planschadeadvies te worden gekwalificeerd als zwaar tot bovenmatig. De Bont heeft het planologische nadeel bepaald op een bedrag van € 75.000,00. Volgens het planschadeadvies bedraagt het normaal maatschappelijk risico van [wederpartij A] en [wederpartij B] in dit geval niet meer dan het wettelijk vastgelegde forfaitair normaal maatschappelijk risico van 2%, wat resulteert in een bedrag van € 12.150,00. De Bont heeft geadviseerd [wederpartij A] en [wederpartij B] een bedrag van (€ 75.000,00 - € 12.150,00 =) € 62.850,00 als tegemoetkoming in planschade toe te kennen, hetgeen het college derhalve in het besluit van 24 maart 2014 heeft gevolgd.

De fase bij de rechtbank

6. De rechtbank heeft in de tussenuitspraak van 29 juni 2016 overwogen dat zij uit het planschadeadvies niet kan opmaken van welke verkeersintensiteit op het wegtracé N201 De Bont is uitgegaan bij het bepalen van de geluidhinder die [wederpartij A] en [wederpartij B] van die weg op hun perceel zullen ondervinden. De rechtbank heeft daarom de StAB aangewezen als deskundige voor het instellen van een onderzoek.

In het StAB-verslag van 29 oktober 2015 is vermeld dat het college de verkeersprognose in het door bureau M+P raadgevende ingenieurs opgestelde 'Masterplan N201+; omlegging N201 Amstelhoek; hogere waarde onderzoek geluidbelasting wegverkeer' van 16 mei 2008 (hierna: M+P-rapport), dat als bijlage bij het vrijstellingsbesluit is gevoegd, heeft gehanteerd als reële prognose voor het bepalen van de maximale mogelijkheden van het nieuwe planologische regime. In het StAB-verslag is het aan het M+P-rapport ten grondslag liggende verkeersmodel (hierna ook: het verkeersmodel N201) toegelicht. De capaciteit van de N201 en aansluitende wegen is in westelijke richting groter dan in oostelijke richting en is ook zo ingevoerd in het verkeersmodel. In de prognoses van de verkeersintensiteit berekent het verkeersmodel daarom meer verkeer (en dus ook meer vrachtverkeer) in westelijke richting dan in oostelijke richting. Deze berekeningen van de prognoses zijn in zoverre logisch en als reëel aan te merken. Dat in 2014 gehouden verkeerstellingen een ander beeld laten zien, doet hieraan volgens de StAB niet af. In het StAB-verslag is verder vermeld dat de raad van de gemeente Uithoorn op 24 januari 2008 heeft besloten om na de omlegging van de N201

de doorgaande verbinding door het dorpscentrum onmogelijk te maken, behoudens voor langzaam verkeer. Volgens het StAB-verslag is de afsluiting van de N196 voor het doorgaande verkeer bijzonder relevant voor de intensiteit op het wegtracé N201. Aangezien het raadsbesluit ruim een jaar voorafgaande aan de peildatum is genomen, had deze afsluiting uit verkeerskundig oogpunt betrokken moeten worden bij de berekening van de prognose van de verkeersintensiteit op het wegtracé N201. Nu dit niet is gebeurd, is volgens de StAB de door het college gehanteerde verkeersprognose geen reële prognose van de toekomstige verkeersintensiteit op het wegtracé van de N201 waarvoor de vrijstelling is verleend. Volgens het StAB-verslag is op voorhand niet duidelijk van welke verkeersprognose zou moeten zijn uitgegaan indien daarbij rekening was gehouden met het raadsbesluit van Uithoorn. Daarvoor is een nieuwe berekening van de verkeersprognose nodig.

De rechtbank heeft het StAB-verslag gevolgd en geoordeeld dat nu in het planschadeadvies van De Bont is uitgegaan van de in het M+P-rapport vastgestelde geluidbelasting het college dit planschadeadvies niet aan zijn besluiten ten grondslag heeft mogen leggen. De rechtbank heeft het college in de gelegenheid gesteld dit gebrek aan het besluit van 17 juli 2014 te herstellen. De rechtbank heeft in de uitspraak van 3 november 2016 geoordeeld dat het college het gebrek niet binnen de daarvoor gestelde verlengde termijn heeft hersteld.

Maatstaf

7. Een bestuursrechter mag in beginsel afgaan op de inhoud van het verslag van een deskundige als bedoeld in artikel 8:47 van de Awb. Dat is slechts anders indien dat verslag onvoldoende zorgvuldig tot stand is gekomen of anderszins zodanige gebreken bevat, dat het niet aan de oordeelsvorming ten grondslag mag worden gelegd (uitspraak van 28 september 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2582).

8. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraken van 29 augustus 2007, ECLI:NL:RVS:2007:BB2498, 9 juni 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BM7112, 16 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1292) dient in het kader van het onderzoek of het nieuwe planologische regime dat de aanleg van de weg mogelijk maakt, leidt tot een planologische verslechtering die schade tot gevolg heeft, bij de gestelde geluidsoverlast van het verkeer op de weg een vergelijking te worden gemaakt tussen de maximale geluidbelasting onder het oude planologische regime en de maximale geluidbelasting onder het nieuwe planologische regime. De feitelijke geluidbelasting is derhalve niet van belang. Het bestuursorgaan dient bij de beoordeling van de maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden onder het nieuwe planologische regime op de peildatum uit te gaan van een reële prognose van het maximaal aantal te verwachten motorvoertuigen per rijstrook en per tijdseenheid en de daarmee gemoeide geluidbelasting. Aan de hand daarvan dient te worden onderzocht of die belasting zodanig is, dat het nieuwe regime tot planologische verslechtering met een daaruit voortvloeiende waardevermindering van de woning heeft geleid. Op dezelfde wijze dient te worden onderzocht of de gestelde verslechtering van de luchtkwaliteit zich voordoet en leidt tot schade.

Het hoger beroep van gedeputeerde staten

9. Gedeputeerde staten betogen dat de rechtbank ten onrechte de StAB heeft gevolgd in het standpunt dat het besluit van de raad van Uithoorn om op termijn de N196 af te sluiten voor doorgaand verkeer, behoudens langzaam verkeer, bij het opstellen van een reële verkeersprognose moest worden betrokken en daarom het college heeft opgedragen een nieuw besluit op het door [wederpartij A] en [wederpartij B] gemaakte bezwaar te nemen.

Gedeputeerde staten voeren in de eerste plaats aan dat een reële prognose niet tot gevolg kan hebben dat in een planschadezaak van een hogere geluidbelasting wordt uitgegaan dan de geluidbelasting die is vastgelegd in het besluit hogere waarden dan wel de geluidbelasting die is betrokken bij het besluit tot vrijstelling. Volgens gedeputeerde staten is dit in strijd met het uitgangspunt dat alleen een tegemoetkoming voor planschade kan worden toegekend, indien die

schade het gevolg is van rechtmatig handelen van het bestuursorgaan.

Gedeputeerde staten voeren verder aan dat de N196 op de peildatum niet was afgesloten voor doorgaand verkeer en dat dit ten tijde van de indiening van het hogerberoepschrift ook nog niet was gebeurd. Volgens gedeputeerde staten was voormeld besluit van de raad van Uithoorn niet voldoende concreet om te worden betrokken bij de reële prognose. Gedeputeerde staten voeren aan dat de provincie tot oktober 2015 eigenaar en beheerder was van de N196 en dat de gemeente Uithoorn derhalve tot die datum niet bevoegd was om over de afsluiting van die weg te beslissen. Voorts wijzen gedeputeerde staten erop dat in de onder meer door provinciale staten en de raad van Uithoorn getekende Realisatieovereenkomst N201 van 24 november 2004 is vermeld: "na overdracht zal het N201-gebied in de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn door en op kosten van die gemeenten worden heringericht. Het weren van doorgaand verkeer zonder lokale bestemming heeft daarbij hoge prioriteit." Volgens gedeputeerde staten is het weren van doorgaand verkeer iets anders dan het afsluiten van de N196 voor het verkeer. De gemeente Uithoorn kon daarom niet verwachten dat de provincie zou meewerken aan een afsluiting van de N196 voor het verkeer vóór oktober 2015. Gedeputeerde staten wijzen er voorts op dat het college van burgemeester en wethouders van Uithoorn op 8 oktober 2014 een ontwerp-onttrekkingsbesluit voor de N196 heeft genomen, maar na veel verzet van de provincie en omliggende gemeenten de onttrekkingsprocedure in december 2014 heeft stopgezet. Het college van burgemeester en wethouders van Uithoorn heeft bij besluit van 1 maart 2016 een verkeersbesluit genomen dat strekt tot afsluiting van de Prinses Irenebrug voor zwaar verkeer en een lus voor het overige verkeer. Volgens gedeputeerde staten ondersteunt dit besluit hun standpunt dat een volledige afsluiting van de N196 op de peildatum onwaarschijnlijk, althans hoogst onzeker was. Het college hoefde bij het opstellen van de reële prognose daarom geen rekening te houden met een dergelijke volledige afsluiting. Het besluit van de raad van Uithoorn was volgens gedeputeerde staten ook onvoldoende concreet om een goede inschatting te kunnen maken van de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de verkeersintensiteit op de N201. Tot slot voeren gedeputeerde staten aan dat een verkeersbesluit met betrekking tot de N196 een zelfstandig schadeveroorzakend besluit is, op grond waarvan eventueel benadeelden een verzoek om nadeelcompensatie kunnen indienen.

9.1. Het standpunt van gedeputeerde staten dat in het kader van een planschadeprocedure niet van een hogere geluidsbelasting kan worden uitgegaan dan de geluidsbelasting waarmee rekening is gehouden bij het verlenen van de vrijstelling of die is vastgelegd in het besluit hogere waarden, volgt de Afdeling niet. Zoals hiervoor onder 8 is vermeld geldt in een planschadeprocedure als maatstaf dat van een nieuwe geprojecteerde weg de maximale geluidsbelasting moet worden bepaald, terwijl bij het verlenen van een vrijstelling en in een hogere waardenprocedure als maatstaf geldt dat moet worden voldaan aan de geluidnormen van de Wet geluidhinder. Het verschil in maatstaf kan ertoe leiden dat de reële prognose van het maximum aantal motorvoertuigen op de weg en de daarmee gemoeide geluidsbelasting in een planschadeprocedure op andere aannames of uitgangspunten is gebaseerd dan de reële prognose die ten grondslag lag aan de verlening van de vrijstelling of het besluit hogere waarden. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat bij een vrijstellingsbesluit en bij een besluit hogere waarden het verwachte aantal verkeersbewegingen op de betrokken weg niet bindend wordt vastgelegd.

9.2. In het StAB-verslag is uiteengezet dat verkeersintensiteiten worden berekend aan de hand van een verkeersmodel, waarmee de toekomstige werkelijkheid zo goed mogelijk wordt benaderd, en dat bij het opstellen van een verkeersmodel een aantal aannames wordt gedaan. Volgens de bij het StAB-verslag gevoegde bijlage 1c 'Het verkeersmodel N201' is ook het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan de berekening van de geluidsbelasting vanwege de omgelegde N201 gebaseerd op aannames, waaronder aannames over de groei van de bevolking en de werkgelegenheid, de verwachte ontwikkeling van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen in de omgeving van de N201, de verwachte aanleg en verbreding van wegen, beleidsvoornemens over de invoering van een kilometerheffing en verwachtingen en afspraken over verkeerstromen van zware en middelzware vrachtwagens en van personenauto's. Deze voorziene ontwikkelingen waren niet alle op de peildatum 20 april 2009 gerealiseerd. Dat het besluit van de raad van Uithoorn van 24 januari 2008 op de peildatum niet was

gerealiseerd, vormt derhalve geen reden om dat besluit niet in het verkeersmodel N201 te betrekken.

De raad van de gemeente Uithoorn heeft bij het besluit van 24 januari 2008 beslist: "de gestelde ambitie om een aaneengesloten dorpskern te creëren te bevestigen en als direct gevolg hiervan bij toekomstig beleid het uitgangspunt te hanteren de (doorgaande) verbinding door het Dorpscentrum - met uitzondering van een verbinding voor het langzame verkeer - na de omlegging van de N201 onmogelijk te maken." Volgens het besluitvoorstel van het college van burgemeester en wethouders van Uithoorn aan de raad is in het "Structuurplan Dorpscentrum Uithoorn" van 14 september 2006 vermeld dat wordt gestreefd naar een optimaal autoluwe verkeersstructuur in het Dorpscentrum, waarbij nader moet worden besloten of dit weinig of geen auto's in het Dorpscentrum betekent. Het college van burgemeester en wethouders van Uithoorn heeft onderzoek laten doen naar de effecten van bepaalde verkeerssituaties in het Dorpscentrum op de ontwikkelingsmogelijkheden daarvan. De resultaten van dat onderzoek zijn neergelegd in de 'Variantenstudie verkeersstructuur Dorpscentrum Uithoorn' van augustus 2007, dat als bijlage bij het besluitvoorstel is gevoegd. In de Variantenstudie zijn negen varianten onderzocht met als vraag wat de beste oplossing is voor een optimaal autoluwe verkeersmodel voor het Dorpscentrum. In variant 9, de zogenoemde knipvariant, wordt het Dorpscentrum voor doorgaand verkeer op het voormalige N201-tracé afgesloten, maar is het Dorpscentrum wel van alle kanten bereikbaar. Volgens de variantenstudie biedt variant 9 de beste oplossing om het Dorpscentrum binnen de doelstelling van het Structuurplan Dorpscentrum Uithoorn te ontwikkelen.

Gezien het voorgaande acht de Afdeling, anders dan gedeputeerde staten, het besluit van de raad van Uithoorn van 24 januari 2008 voldoende concreet. Voorts valt niet in te zien dat de door de raad van Uithoorn voorgestane ontwikkeling van het Dorpscentrum niet past binnen de afspraak in de Realisatieovereenkomst N201 van 24 november 2004 over de toekomstige herinrichting van het N201-gebied in de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn, nu daarbij is vermeld dat het weren van doorgaand verkeer zonder lokale bestemming hoge prioriteit heeft. Dat ten tijde van het besluit van de raad van Uithoorn van 24 januari 2008 de provincie nog het beheer had over thans de N196 betekent niet dat aan het raadsbesluit geen betekenis toekomt. In de Realisatieovereenkomst was immers afgesproken dat dit gedeelte van de N201 na de omlegging van die weg aan de gemeente Uithoorn zou worden overgedragen, hetgeen in oktober 2015 ook is gebeurd.

Volgens het StAB-verslag zijn bij de bepaling van een reële verkeersprognose voor 2020 alle ontwikkelingen relevant die direct invloed hebben op de verkeersintensiteit op het wegtracé N201 waarvoor vrijstelling is verleend, waarbij het gaat om ontwikkelingen die op de peildatum 20 april 2009 bekend waren. De afsluiting van de N196 voor het doorgaande verkeer is volgens het StAB-verslag bijzonder relevant voor de verkeersintensiteit op dit wegtracé. Aangezien het besluit van de raad van Uithoorn ruim een jaar vóór de peildatum is genomen, had dit besluit volgens de StAB uit verkeerskundig oogpunt verwerkt moeten worden bij de berekening van de verkeersprognose voor het wegtracé N201 waarvoor vrijstelling is verleend. Nu dit niet is gebeurd, is er geen reële prognose van de toekomstige verkeersintensiteit op het wegtracé N201, aldus het StAB-verslag. Reeds hierom is niet relevant dat het verkeersbesluit of de verkeersbesluiten die moeten worden genomen om de N196 voor het doorgaande verkeer in Uithoorn af te sluiten grondslag kunnen zijn voor een verzoek om nadeelcompensatie, zoals gedeputeerde staten hebben aangevoerd. Het college was immers gehouden bij de bepaling van de planologische gevolgen van het vrijstellingsbesluit uit te gaan van een reële verkeersprognose voor het wegtracé N201 waarvoor de vrijstelling is verleend. Daarbij komt dat ter realisering van de nieuwe infrastructuur waarmee in het verkeersmodel N201 rekening is gehouden, veelal ook verkeersbesluiten moeten worden genomen.

De conclusie is dat in hetgeen gedeputeerde staten hebben aangevoerd geen grondslag is gelegen om te twifelen aan de juistheid van het StAB-verslag. De rechtbank mocht op het StAB-verslag afgaan.

Het betoog faalt.

Het nieuwe besluit van 5 december 2016

10. Het college heeft aan het nieuwe besluit van 5 december 2016 een advies van de Commissie voor de bezwaarschriften (hierna: bezwaarcommissie) van 1 december 2016 ten grondslag gelegd om in plaats van het bij besluit van 24 maart 2014 toegekende bedrag van € 62.850,00 een bedrag van € 67.850,00 toe te kennen. In dat advies is het volgende vermeld. In een memo van Peels Advies & Mobiliteit van 28 april 2008 zijn de effecten onderzocht van de afsluiting van de N196 voor de verkeerintensiteit op de N201. Voor het wegtracé waarvoor de vrijstelling is verleend is in dat memo een etmaalintensiteit van 29.300 voertuigen in het jaar 2020 aangenomen, zijnde een toename van 63% ten opzichte van de situatie waarin de N196 niet wordt afgesloten. Ten tijde van een tijdelijke afsluiting van de Prinses Irenebrug, die deel uitmaakt van het tracé van de N196, in maart 2015 is gebleken dat de verkeersintensiteit op dat wegtracé toenam van 14.280 tot 19.390 voertuigbewegingen, een toename van 36%. Op basis van deze gegevens meent het college dat een reële prognose van de toekomstige verkeersintensiteit uitkomt op 25.000 voertuigbewegingen. Dat is een toename van 36% ten opzichte van het aantal verkeersbewegingen van 18.000 in 2020 in de situatie dat de N196 niet wordt afgesloten. De commissie heeft dit een juist uitgangspunt geacht. Daarbij is in het advies vermeld dat niet aannemelijk is dat de feitelijk gemeten verkeersintensiteit van 19.390 voertuigbewegingen in 2015 zich ontwikkelt tot een verkeersintensiteit van 29.300 voertuigbewegingen in 2020, aanzien dat een toename van 52% zou betekenen. De commissie heeft verder in aanmerking genomen dat in het door het Kennisinstituut voor Mobiliteit opgestelde rapport 'Trendprognoses wegverkeer 2015-2020 voor Rijkswaterstaat' van mei 2015 is aangenomen dat het wegverkeer op het hoofdwegennet tussen 2015 en 2020 toeneemt met 9,6%. Volgens een door M+P op verzoek van het college opgesteld geluidsrapport van 4 augustus 2016 neemt de geluidsbelasting op de woning van [wederpartij A] en [wederpartij B] bij een verkeerintensiteit van 25.000 mvt/etmaal ten opzichte van een verkeersintensiteit van 18.000 mvt/etmaal toe met 1,5 dB. Volgens een door De Bont opgesteld nader planschadeadvies van 24 november 2016 bedraagt de door [wederpartij A] en [wederpartij B] ten gevolge van de vrijstelling geleden planschade bij een verkeersintensiteit op het tracé van de N201 van 25.000 mvt/etmaal een bedrag van € 80.000,00 en de tegemoetkoming, na aftrek van het forfaitair normaal maatschappelijk risico van 2%, € 67.850,00.

In het advies van de bezwaarcommissie is verder vermeld dat de door [wederpartij A] en [wederpartij B] overgelegde rapporten van De Koning & Witzier en van LTO Vastgoed niet kunnen dienen voor het bepalen van de omvang van de planschade. Volgens het advies is in het rapport van de Koning & Witzier voor de planvergelijking slechts verwezen naar het planschadeadvies van De Bont, zijn daarin geen schadefactoren vermeld en is de waarde vóór de peildatum niet gemotiveerd. Volgens het advies ontbreekt in het rapport van LTO Vastgoed een planvergelijking, zijn daarin geen schadefactoren opgenomen en ontbreekt een toelichting op de waardebepaling. In het advies van de bezwaarcommissie is voorts vermeld dat hetgeen [wederpartij A] en [wederpartij B] hebben aangevoerd in verband met de WOZ-waarde geen aanleiding geeft voor een nadere motivering van de omvang van de in het nader planschadeadvies van De Bont bepaalde planschade.

11. Ter zitting hebben [wederpartij A] en [wederpartij B] toegelicht dat zij zich kunnen vinden in de rechtbankuitspraken van 29 juni 2016 en 3 november 2016 en dat zij, anders dan is vermeld in hun brief aan de Afdeling van 3 maart 2017, tegen die uitspraken geen incidenteel hoger beroep hebben ingesteld. Zij kunnen zich niet vinden in de uitvoering die het college aan de uitspraken van de rechtbank heeft gegeven in het nieuwe besluit van 5 december 2016.

12. [wederpartij A] en [wederpartij B] betogen dat het college van een te lage prognose van het aantal motorvoertuigen in 2020 is uitgegaan. Zij wijzen erop dat in het memo van Peels is berekend dat het aantal motorvoertuigen per etmaal in 2020 uitkomt op 29.300 en dat in dat memo is vermeld dat volgens berekeningen van de gemeente Uithoorn het aantal motorvoertuigen per etmaal in 2020 uitkomt op 31.500. Volgens hen is in het MER N201 Utrecht, Passage Amstelhoek, een prognose van 31.800 motorvoertuigen per etmaal aangehouden. Voorts voeren zij aan dat uit de verkeerstelling van 2014 bleek dat 's nachts twee keer meer middelzware en vier keer meer zware vrachtwagens hun woning passeerden dan in de verkeersprognose uit 2008 is aangenomen en dat op 22 mei 2016 in

een door de provincie Utrecht gehouden verkeerstelling op het wegvak Omlegging Amstelhoek een gemiddelde verkeersintensiteit van 22.600 mvt/etmaal is gemeten. Volgens [wederpartij A] en [wederpartij B] heeft het college onvoldoende gemotiveerd waarom het is uitgegaan van een verkeersprognose van 25.000 motorvoertuigen per etmaal in 2020. Volgens hen had het college moeten uitgaan van het aantal van 31.800 mvt/etmaal dat volgens hen in het MER is vermeld. [wederpartij A] en [wederpartij B] voeren aan dat het voorgaande betekent dat M+P een te lage geluidsbelasting op de gevel van hun woning heeft berekend en dat De Bont daarom tot een aanzienlijk te laag planschadebedrag is gekomen.

12.1. De verkeersprognose van gemiddeld 18.000 mvt/etmaal voor het wegtracé van de N201 in 2020 zonder afgesloten N196 voor doorgaand verkeer is gebaseerd op het verkeersmodel N201. In het Memo van Peels van 28 april 2008 is op basis van dat verkeersmodel berekend dat het gemiddelde aantal verkeersbewegingen op het wegtracé N201 in 2020 zonder afsluiting van de N196 18.000 mvt/etmaal en met afsluiting van de N196 29.300 mvt/etmaal zal bedragen. Peels moet worden beschouwd als een deskundige voor het berekenen van het in een toekomstig jaar te verwachten aantal mvt/etmaal op een wegtracé op basis van een verkeersmodel. Het college mocht dan ook niet zelf, na overleg met gedeputeerde staten, op basis van uitsluitend de verkeerstelling van maart 2015 en zonder verder door een deskundige uitgevoerd onderzoek daaraan ten grondslag te leggen op het door Peels berekende aantal verkeersbewegingen een korting toepassen. Temeer niet nu de verkeerstelling van mei 2016, die door [wederpartij A] en [wederpartij B] in hoger beroep is overgelegd, indiceert dat de gemiddelde verkeersintensiteit op het wegtracé van de N201 in mei 2016 in betekenende mate hoger was dan de gemiddelde verkeersintensiteit van 19.390 mvt/etmaal van de verkeerstelling van maart 2015, terwijl beide verkeerstellingen vóór het nieuwe besluit van het college zijn gehouden. Het voorgaande betekent dat het college bij het nieuwe besluit van 5 december 2016 ten onrechte niet is uitgegaan van een reële verkeersprognose voor het wegtracé N201 waarvoor de vrijstelling is verleend.

Het betoog slaagt.

13. [wederpartij A] en [wederpartij B] betogen voorts dat het college onvoldoende waarde heeft gehecht aan de door hen overgelegde rapporten van De Koning & Witzier en van LTO Vastgoed.

13.1. In het advies van de bezwaarcommissie van 1 december 2016 is met juistheid vermeld dat in het rapport van De Koning & Witzier voor de planvergelijking slechts is verwezen naar het planschadeadvies van De Bont, dat daarin geen schadefactoren zijn vermeld en dat de daarin vermelde waarde van het perceel van [wederpartij A] en [wederpartij B] onder het oude planologische regime niet is gemotiveerd. In het advies van de bezwaarcommissie is ook met juistheid vermeld dat het rapport van LTO Vastgoed geen planvergelijking bevat, daarin geen schadefactoren zijn vermeld en daarin een toelichting op de vermelde waardebepaling ontbreekt. Het college heeft zich terecht, in navolging van het advies van de bezwaarcommissie, op het standpunt gesteld dat de rapporten van Koning & Witzier en LTO Vastgoed hierom niet geschikt zijn om de omvang te bepalen van de door [wederpartij A] en [wederpartij B] geleden planschade.

Het betoog faalt.

14. [wederpartij A] en [wederpartij B] betogen dat het college ten onrechte het bedrag aan planschade heeft verminderd met het forfaitair normaal maatschappelijk risico van 2%, als bedoeld in artikel 6.2, tweede lid, van de Wro. Zij voeren aan dat de realisering van een omleidingsroute voor de N201 in twee fasen is uitgevoerd, dat het vrijstellingsbesluit in het kader van de tweede fase is genomen en dat zij vóór 1 juni 2008 een verzoek om vergoeding van planschade ten gevolge van de planologische verandering in de eerste fase hebben ingediend.

14.1. Artikel 9.1.18, eerste lid, van de Invoeringswet Wro luidt: "Het recht, zoals dat gold vóór het tijdstip van inwerkingtreding van die wet, blijft van toepassing ten aanzien van aanvragen om schadevergoeding op de voet van artikel 49 van de WRO die zijn ingediend voor het tijdstip van

inwerkingtreding van deze wet of die ingevolge artikel II, tweede en derde lid, van de wet van 8 juni 2005, Stb. 305, tot wijziging van de WRO (verjaring van en heffing bij planschadevergoedingsaanspraken, alsmede planschadevergoedingsovereenkomsten), nog tot 1 september 2010 kunnen worden ingediend."

14.2. [wederpartij A] en [wederpartij B] hebben bij aanvraagformulier met als datum 19 januari 2012 verzocht om een tegemoetkoming in planschade ten gevolge van - uitsluitend - de vrijstelling. Nu zij dit verzoek na 1 september 2010 hebben ingediend en het vrijstellingsbesluit na 1 juli 2008 in rechte onaantastbaar is geworden, is daarop Afdeling 6.1 van de Wro van toepassing, waaronder artikel 6.2, tweede lid, van die wet. Dat zij eerder een verzoek om tegemoetkoming in planschade ten gevolge van andere besluiten hebben ingediend, maakt dit niet anders. Dat eerdere verzoek maakt geen deel uit van deze procedure.

14.3. De drempel van twee procent is een minimum forfait, dat geldt voor alle gevallen waarin is verzocht om tegemoetkoming in planschade ten gevolge van een wijziging van het planologische regime van percelen van derden (de zogenoemde indirecte planschade) in de vorm van waardevermindering of inkomensderving, ongeacht de vraag of de schadeveroorzakende planologische maatregel als een normale maatschappelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt. Artikel 6.2, tweede lid, van de Wro is een dwingendrechtelijke bepaling. Een bestuursorgaan heeft niet de vrijheid om het minimum forfait niet toe te passen. Vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 26 september 2016, onder 5.3 en 5.4, (ECLI:NL:RVS:2016:2582).

14.4. Het betoog faalt.

15. De conclusie is dat het besluit van 5 december 2016 in strijd met de artikelen 3:2 en 7:12, eerste lid, van de Awb niet zorgvuldig is voorbereid en niet deugdelijk is gemotiveerd. De Afdeling ziet aanleiding het college op de voet van artikel 8:51d van de Awb op te dragen de gebreken in dat besluit te herstellen. Daartoe dient het college binnen twintig weken met inachtneming van deze uitspraak een nieuw besluit op het door [wederpartij A] en [wederpartij B] gemaakte bezwaar te nemen. Het college dient in dat kader de geluidsbelasting die op het perceel van [wederpartij A] en [wederpartij B] kan worden ondervonden vanwege het wegtracé van de N201 waarvoor vrijstelling is verleend opnieuw door een deskundige, zoals M+P raadgevende ingenieurs, te laten berekenen. Bij die geluidsberekening moet worden uitgegaan van een reële verkeersprognose van 29.300 mvt/etmaal in 2020 op het wegtracé N201 waarvoor vrijstelling is verleend. Voorts dient het college een deskundige te verzoeken aan hem advies uit te brengen over de door [wederpartij A] en [wederpartij B] ten gevolge van de vrijstelling geleden planschade en de toe te kennen tegemoetkoming. Deze deskundige dient naast de berekende geluidhinder ook de andere schadefactoren, waaronder de verwachte lichthinder en hinder van fijn stof vanwege het wegtracé N201, bij zijn onderzoek te betrekken. Het ligt in de rede dat het college thans een andere deskundige verzoekt advies aan hem uit te brengen. Het college dient het nieuwe besluit aan gedeputeerde staten, [wederpartij A] en [wederpartij B] en de Afdeling te zenden.

16. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en vergoeding van het betaalde griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

draagt het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen op om binnen 20 weken na de verzending van deze tussenuitspraak met inachtneming van hetgeen daarin is overwogen de gebreken in het besluit van 5 december 2016, kenmerk Z-2014/051051, te herstellen door een nieuw besluit op het door [wederpartij A] en [wederpartij B] gemaakte bezwaar te nemen en dit besluit aan het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland, [wederpartij A] en [wederpartij B] en de Afdeling toe te zenden.

Aldus vastgesteld door mr. J.A. Hagen, voorzitter, en mr. J.E.M. Polak en mr. G.T.J.M. Jurgens, leden, in tegenwoordigheid van mr. H. Oranje, griffier.

w.g. Hagen w.g. Oranje
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 21 maart 2018

507.