

## Uitspraak 201703622/1/R3

<b>ECLI:</b>	ECLI:NL:RVS:2019:596
<b>Datum uitspraak:</b>	27 februari 2019
<b>Inhoudsindicatie:</b>	Bij besluit van 7 maart 2017 heeft de minister het tracébesluit "Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017)" vastgesteld (hierna: het wijzigingsbesluit 2017), dat voorziet in wijziging van het tracébesluit "Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere" van 21 maart 2011 (hierna: het tracébesluit). Het tracébesluit is al eerder gewijzigd bij besluiten van 14 september 2011, 21 maart 2013 en 23 september 2014.

eerste aanleg - meervoudig

tracé en wegverbreding

### Volledige tekst

201703622/1/R3.

Datum uitspraak: 27 februari 2019

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. VvE Meander I Laagbouw, VvE Meander III Laagbouw, VvE Meander Toren I, VvE Meander Toren V, alle gevestigd te Amstelveen, en anderen (hierna gezamenlijk: VvE Meander),
2. [appellant sub 2 A] en [appellant sub 2 B], wonend te Amstelveen,
3. Winkeliersvereniging Stadshart Amstelveen, gevestigd te Amstelveen, en andere (hierna gezamenlijk: de Winkeliersvereniging),  
appellanten,

en

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

Procesverloop

Bij besluit van 7 maart 2017 heeft de minister het tracébesluit "Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017)" vastgesteld (hierna: het wijzigingsbesluit 2017), dat voorziet in wijziging van het tracébesluit "Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere" van 21 maart 2011 (hierna: het tracébesluit). Het tracébesluit is al eerder gewijzigd bij besluiten van 14 september 2011, 21 maart 2013 en 23 september 2014.

Tegen het wijzigingsbesluit 2017 hebben VvE Meander, [appellant sub 2 A] en [appellant sub 2 B] en de Winkeliersvereniging beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

VvE Meander en de Winkeliersvereniging hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 6 september 2018, waar zijn verschenen:

- VvE Meander, vertegenwoordigd door mr. W.R. van der Velde, advocaat te Groningen, en [gemachtigde A];
- de Winkeliersvereniging, vertegenwoordigd door mr. E.L. van Leeuwen, advocaat te Rotterdam, M.C. Brans, advocaat te Amsterdam, [gemachtigde B], [gemachtigde C], [gemachtigde D], [gemachtigde E] en

[gemachtigde F];

- de minister, vertegenwoordigd door mr. H.A.J. Gierveld, ing. G.J.C. Koot, drs. S.M. Faber, ing. J. Westra, drs. A. van Rijn, ing. C.M. Abrahamse, ing. H.H. Bakker en mr. P.S. van der Mark.

Overwegingen

Inleiding

1. Het tracébesluit voorziet - samengevat weergegeven - in uitbreiding van de weginfrastructuur in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Het betreft het aanpassen van ongeveer 63 kilometer autosnelweg op de A9, de A2, de A10-oost, de A1 en de A6, onder meer door uitbreiding van het aantal rijstroken en de realisatie van verbindingswegen, uitvoegstroken, wisselstroken en busbanen. Verder voorziet het tracébesluit onder meer in de aanleg van twee tunnels in de A9.

Het wijzigingsbesluit 2017 schrapt de tunnel in de A9 bij Amstelveen en vervangt deze door een verdiepte ligging van 1.300 m met twee overkappingen. De reden hiervoor is dat de gemeente zou bijdragen in de kosten voor de tunnel, maar deze kosten inmiddels niet meer verantwoord vindt. Daarom is het ontwerp versoberd met als uitgangspunten: het behouden van de verbreding naar 2x4 rijstroken, het verbeteren van de inpassing van de A9, het herstel van de eenheid van het oude dorp (dat door de aanleg van de A9 in de jaren '60 is doorsneden) en het behoud van de aansluiting ter hoogte van het stadshart.

2. VvE Meander en [appellant sub 2 A] en [appellant sub 2 B] zijn (groepen van) omwonenden in Amstelveen die vrezen dat het woon- en leefklimaat in Amstelveen nabij de A9 zal worden aangetast omdat deze weg wel wordt verbreed maar niet meer in een tunnel wordt gelegd.

De Winkeliersvereniging is van mening dat de winkels in het Stadshart Amstelveen te lang slecht bereikbaar zullen zijn in de aanlegfase van het project.

3. [appellant sub 2 A] en [appellant sub 2 B] hebben voor de gronden van hun beroep verwezen naar het beroepschrift van VvE Meander. De hierna volgende bespreking van het beroep van VvE Meander is daarom tevens de bespreking van het beroep van [appellant sub 2 A] en [appellant sub 2 B]. Omwille van de leesbaarheid zijn hun namen niet steeds afzonderlijk bij de beroepsgronden vermeld.

Het beroep van VvE Meander

Keuze verdiepte ligging in plaats van tunnel

4. VvE Meander betoogt dat de minister ten onrechte heeft beslist om te voorzien in een verdiepte ligging in plaats van een tunnel voor de verbrede A9. Dit is volgens VvE Meander in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Zij stelt dat in vergelijkbare situaties elders namelijk wel tunnels zijn of worden aangelegd. Zij wijst specifiek op de Gaasperdammertunnel in Amsterdam - eveneens in het project Schiphol-Amsterdam-Almere - en de tunnels voor de A10-Zuid en de A2 Maastricht. VvE Meander stelt dat juist in Amstelveen veel mensen op korte afstand van de snelweg wonen.

VvE Meander stelt dat ook sprake is van strijd met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel. Volgens haar is het onaanvaardbaar dat de overheid een jaar na het besluit om te voorzien in een tunnel hierop terugkomt. Daarvoor zouden zwaarwegende argumenten moeten bestaan, maar die ontbreken. De gestelde financiële redenen zijn volgens VvE Meander achterhaald. De gemeente kan de bijdrage aan de tunnel makkelijk financieren in haar meerjarenbegroting, aldus VvE Meander.

4.1. De minister stelt dat hij overeenkomstig de "Handreiking MIRT-Verkenning" het uitgangspunt hanteert dat een project sober en doelmatig wordt uitgevoerd en dat eisen van partijen zoals decentrale overheden alleen worden meegenomen als zij daaraan meebetalen. Zowel de Gaasperdammertunnel als de aanvankelijk voorziene tunnel in Amstelveen zijn volgens de minister bovenwettelijke maatregelen die op verzoek van de gemeenten Amsterdam respectievelijk Amstelveen tegen een substantiële bijdrage in de kosten in het project zijn opgenomen. Omdat de gemeente Amstelveen niet langer het overeengekomen bedrag kon of wilde betalen, is de tunnel in Amstelveen geschrapt en vervangen door een verdiepte ligging. Ter zitting heeft de minister benadrukt dat de door hem gewenste verbreding van de A9 in Amsterdam en Amstelveen ook zonder tunnels mogelijk is.

Verder heeft de minister ter zitting gesteld dat hij ook overigens geen vergelijkbare gevallen kent. In Maastricht is de A2 in een tunnel gelegd om de onwenselijke situatie weg te nemen waarin een autoweg met stoplichten door de stad liep, aldus de minister ter zitting.

4.2. In de "Handreiking MIRT-verkenning" staat op p. 68:

"Wettelijk of bovenwettelijke inpassingsmaatregelen

Het veel gehanteerde onderscheid tussen wettelijke en bovenwettelijke inpassings-maatregelen blijkt in de praktijk lastig te hanteren. De wet is duidelijk - de wijze waarop hieraan voldaan kan worden is divers. Over de belangrijkste inpassingsmaatregelen (cost-drivers) dient in de voorkeursbeslissing een besluit te worden genomen. De precieze omvang van de benodigde maatregelen (bv. aantal vierkante meter geluidscherm) is op het moment van een voorkeursbeslissing nog niet altijd in detail duidelijk. Hier kan een inschatting gemaakt worden op basis van ervaringscijfers. De onzekerheid op dit punt vertaalt zich in de bandbreedte van de kostenraming. Uitgangspunt is dat een project zo sober en doelmatig wordt uitgevoerd en dat aanvullende wensen van partijen (bv. decentrale overheden) alleen worden meegenomen indien zij daarvoor betalen (of substantieel bijdragen; cf. regeerakkoord)."

4.3. Vast staat dat de gemeente Amsterdam wel bereid is om de noodzakelijke financiële bijdrage te leveren om de verbrede A9 in een tunnel te voorzien en de gemeente Amstelveen niet meer. Gelet op het door de minister gehanteerde beleidsuitgangspunt van de "Handreiking MIRT-verkenning" is dan ook geen sprake van gelijke gevallen. Het doet niet ter zake dat - zoals VvE Meander aanvoert - de gemeente mogelijk wel in staat zou zijn om de nodige financiële bijdrage te leveren. Het gaat er immers om of de betrokken partij bereid is te betalen.

VvE Meander heeft tevens gewezen op de volgens haar zeer korte afstand waarop in Amstelveen woningen staan ten opzichte van de snelweg. Niet blijkt echter dat in andere gevallen voor de minister de enkele afstand van woningen tot de snelweg bepalend is geweest voor de beslissing om al dan niet te voorzien in een tunnel voor een te verbreden snelweg. Daarom is ook in zoverre geen sprake van gelijke gevallen die ongelijk worden behandeld.

Wat het vertrouwensbeginsel betreft, heeft VvE Meander aan het feit dat in het tracébesluit 2011 was voorzien in een tunnel voor de A9 in Amstelveen niet de gerechtvaardigde verwachting kunnen ontlenen dat de minister daar nooit van zou terugkomen. De Tracéwet maakt het mogelijk om een eenmaal vastgesteld tracébesluit te wijzigen, hetgeen de minister in dit geval heeft gedaan op grond van gewijzigde omstandigheden. Dit is niet in strijd met het vertrouwens- of rechtszekerheidsbeginsel.

Extra afslag?

5. VvE Meander stelt dat het wijzigingsbesluit 2017 voorziet in een extra afslag vanaf de A9 naar de Meander in Amstelveen. Deze afslag heeft volgens haar geen toegevoegde waarde voor de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere, maar leidt wel tot een aantasting van het woon- en leefklimaat in een nu nog rustige woonwijk.

5.1. De minister stelt dat het wijzigingsbesluit 2017 niet voorziet in een extra afslag naar Amstelveen. Er is nu met afrit 5 namelijk al een volwaardige aansluiting Amstelveen aanwezig. Ter zitting heeft de minister verder toegelicht dat wel is voorzien in een aansluiting van de Meander op de traverse die op een van de overkappingen op de A9 zal worden aangelegd. Deze aansluiting, ook wel een "pootje" genoemd, dient er niet alleen toe om de bewoners van de Meander toegang te geven tot de traverse, maar tevens om terugslag van verkeer op de A9 te voorkomen. Ook heeft de minister gesteld dat de verwachte verkeersintensiteit gering is en dat daarom de invloed op het woon- en leefklimaat beperkt zal zijn.

5.2. Uit artikel 1, derde lid, van het wijzigingsbesluit 2017 en detailkaart 1 volgt dat bij het stadshart van Amstelveen is voorzien in een traverse op een overkapping over de verdiepte A9. Deze traverse sluit toe- en afrit 5 (Amstelveen) aan op het onderliggende wegennet. De door VvE Meander bedoelde weg sluit de Meander aan op de traverse. Gelet op de toelichting van de minister ter zitting wordt hiermee niet alleen de ontsluiting van de woningen aan de Meander gediend maar ook de doorstroming op de A9 doordat zogenoemde terugslag wordt voorkomen. Daarom dient de weg de doelstellingen van het project Schiphol-Amsterdam-Almere. In zoverre heeft de minister dan ook in redelijkheid kunnen voorzien in de aanleg van deze weg. De gevolgen van de weg voor het woon- en leefklimaat worden hierna in samenhang met de rest van het tracé beoordeeld.

Nieuwe milieueffectrapportage?

6. VvE Meander betoogt dat voor het wijzigingsbesluit 2017 opnieuw een milieueffectrapportage had moeten worden uitgevoerd. Het tracé in Amstelveen is volgens haar fundamenteel gewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijke tracébesluit. Daarom kan het wijzigingsbesluit 2017 niet gebaseerd worden op het milieueffectrapport dat in 2009 voor het project is gemaakt. Weliswaar is voor het wijzigingsbesluit 2017 een zogenoemde validatie van dat milieueffectrapport uitgevoerd, maar dat acht VvE Meander onvoldoende. De validatie voldoet namelijk niet aan de eisen van artikel 7.23 van de Wet milieubeheer. Zo ontbreekt bijvoorbeeld

een beschrijving van alternatieven. Daarnaast is aan het publiek en betrokken bestuursorganen de mogelijkheid onthouden om invloed uit te oefenen. Ook ontbreekt het onafhankelijke advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, aldus VvE Meander.

6.1. De minister stelt dat hij heeft beoordeeld of het milieueffectrapport van het oorspronkelijke tracébesluit redelijkerwijs ten grondslag kan worden gelegd aan het wijzigingsbesluit 2017 of dat het moest worden geactualiseerd of aangevuld. Daarvoor zijn nieuwe effectonderzoeken uitgevoerd. Die geven geen aanleiding om de keuze voor het alternatief ter hoogte van Amstelveen, de te realiseren verbreding van de A9 naar 2x4 rijstroken, te herzien. Over het algemeen is er sprake van slechts geringe verschillen in effecten. Het milieueffectrapport voor het tracébesluit uit 2011 kan dus redelijkerwijs ten grondslag worden gelegd aan het wijzigingsbesluit 2017, aldus de minister.

6.2. Artikel 7.36a van de Wet milieubeheer luidt:

"Het bevoegd gezag neemt een besluit niet:

a. dan nadat het toepassing heeft gegeven aan de artikelen 7.22 en 7.23 en aan paragraaf 7.8 of 7.9;

b. indien de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd."

6.3. Uit de toelichting van het tracébesluit, het rapport "Validatie MER" en het verhandelde ter zitting leidt de Afdeling af dat de minister het wijzigingsbesluit 2017 met toepassing van artikel 7.36a van de Wet milieubeheer heeft vastgesteld. Gelet op het betoog van VvE Meander moet de Afdeling beoordelen of aan de twee voorwaarden van dit artikel is voldaan of niet.

6.4. De eerste voorwaarde houdt in - kort samengevat - dat voor de activiteit een milieueffectrapport moet zijn gemaakt. De activiteit waar het hier om gaat is de verbreding van de A9 als onderdeel van het project Schiphol-Amsterdam-Almere. Voor dit project is in het kader van het tracébesluit uit 2011 een milieueffectrapport gemaakt, de zogenoemde Trajectnota/MER. Daarom is aan de eerste voorwaarde voldaan.

6.5. Voor de tweede voorwaarde is van belang dat VvE Meander aanvoert dat het tracé in het wijzigingsbesluit 2017 afwijkt van het tracébesluit uit 2011 en de varianten die daarvoor zijn beoordeeld in de Trajectnota/MER. De Afdeling stelt vast dat in de Trajectnota/MER voor de inpassing van de verbrede A9 in Amstelveen een tunnel op maaiveld, een halfverdiepte tunnel en een verdiepte tunnel zijn beoordeeld. Volgens het rapport "Validatie MER" zijn er slechts geringe verschillen in effecten tussen de tunnel en de verdiepte ligging. Waar sprake is van een negatief verschil zijn deze in vergelijking met de autonome situatie echter positief. Volgens de "Validatie MER" veranderen de conclusies van de Trajectnota/MER niet door de verdiepte ligging. VvE Meander heeft de bevindingen van de "Validatie MER" niet gemotiveerd bestreden. Het enkele feit dat het besluit afwijkt van de varianten die in het milieueffectrapport zijn beoordeeld is op zichzelf genomen onvoldoende voor het oordeel dat het milieueffectrapport redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag gelegd kan worden. Dat laatste is het wettelijke criterium waar het om gaat. Zoals de Afdeling in de uitspraak van 27 april 2011, [ECLI:NL:RVS:2011:BO2688](#), heeft overwogen houdt een milieueffectrapport zelf niet een besluit over een bepaald project in. Het rapport wordt opgesteld om voldoende milieu-informatie te verzamelen om tot besluitvorming over een project over te gaan. De in die besluitvorming gemaakte keuze hoeft niet volledig overeen te stemmen met de in het milieueffectrapport beschreven uitvoeringen van het project; zo'n eis zou betekenen dat het milieueffectrapport zelf al een definitieve keuze over het project zou moeten inhouden.

De Afdeling is op grond van het voorgaande van oordeel dat ook is voldaan aan de voorwaarde van onderdeel b van artikel 7.36a van de Wet milieubeheer. Dit betekent dat voor het wijzigingsbesluit 2017 geen nieuw milieueffectrapport hoefde te worden gemaakt.

Luchtkwaliteit

7. Het tracé is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). De wijziging van de tunnel in de A9 bij Amstelveen naar verdiepte ligging is in het NSL doorgevoerd naar aanleiding van de 8ste NSL-melding van 17 mei 2016.

Omdat het tracé in het NSL is opgenomen, heeft de minister bij het wijzigingsbesluit 2017 geen afzonderlijke beoordeling gemaakt van de gevolgen van het tracé voor de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden voor de concentratie van bepaalde stoffen in de buitenlucht.

8. VvE Meander stelt dat niet blijkt of kan worden voldaan aan de blootstellingsverplichting voor zwevende deeltjes (PM<sub>2,5</sub>) van 20 microgram per m<sup>3</sup> lucht in voorschrift 4.6 van bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Ook is volgens haar onduidelijk of kan worden voldaan aan de richtwaarde voor zwevende deeltjes (PM<sub>2,5</sub>) van 18

microgram per m<sup>3</sup> op 1 januari 2020, die in voorschrift 4.7 van bijlage 2 is gesteld. VvE Meander betoogt dat het NSL aantoonbaar moet voldoen aan deze twee voorschriften, wat volgens haar niet het geval is. Zij stelt dat de minister het tracébesluit daarom niet op het NSL mocht baseren.

8.1. De minister stelt dat het voldoen aan de blootstellingsconcentratieverplichting niet op zinnige wijze kan worden getoetst voor individuele besluiten. Het is namelijk een landelijke waarde waar in een periode van drie jaar gemiddeld aan moet worden voldaan. Dit is in Nederland het geval, aldus de minister. Ook wordt volgens hem voldaan aan de richtwaarde voor blootstelling. Ter zitting heeft de minister verder gesteld dat eventuele maatregelen in het NSL kunnen worden getroffen, maar dat er ook andere mogelijkheden bestaan.

8.2. Ingevolge artikel 5.7, eerste lid, van de Wet milieubeheer wordt onder blootstellingsconcentratieverplichting verstaan: een op grond van de gemiddelde blootstellingsindex bepaald kwaliteitsniveau met het doel de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens te verminderen, waaraan binnen een bepaalde termijn moet worden voldaan.

Onder gemiddelde blootstellingsindex wordt verstaan: gemiddeld kwaliteitsniveau dat overeenkomstig de Regeling beoordeling luchtkwaliteit wordt bepaald op basis van stedelijke achtergrondlocaties verspreid over het gehele Nederlandse grondgebied en dat de blootstelling van de bevolking weergeeft.

Artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer luidt:

"Onze Minister stelt, in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal, met betrekking tot een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde die op of na het daarbij behorende tijdstip wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, een programma vast dat gericht is op het bereiken van die grenswaarde. Het programma heeft betrekking op een daarbij aan te geven periode van vijf jaar."

Het derde lid luidt:

"Bij de uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift als bedoeld in het eerste lid, aanhef en onder c of d, gedurende de periode waar een programma als bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, of 5.13, eerste lid, betrekking op heeft, vindt met betrekking tot de effecten van de desbetreffende ontwikkeling of het desbetreffende besluit op de luchtkwaliteit geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats voor een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde voor die periode, noch voor enig jaar daarna."

Artikel 5.12a luidt:

"Indien op of na het daarbij behorende tijdstip niet wordt voldaan of dreigt te worden voldaan aan de blootstellingsconcentratieverplichting, opgenomen in voorschrift 4.6 van bijlage 2, draagt Onze Minister zorg voor het nemen van maatregelen waardoor aan die verplichting wordt voldaan. Deze maatregelen kunnen deel uitmaken van het programma, bedoeld in artikel 5.12, eerste lid."

Artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer luidt:

"Bestuursorganen maken bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift, welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van een of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk:

(...)

d. dat een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma."

Artikel 5.17 luidt:

"Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aan te wijzen bestuursorganen stellen alle nodige maatregelen vast, gericht op het voor zover mogelijk bereiken van een in bijlage 2 opgenomen richtwaarde binnen de daarvoor gestelde termijn. Deze maatregelen kunnen deel uitmaken van een plan of programma als bedoeld in artikel 5.9, eerste lid, 5.12, eerste lid, of 5.13, eerste lid, dan wel van een ander plan of programma."

8.3. Tegen de besluiten tot vaststelling en wijziging van het NSL kan op grond van artikel 8:5, eerste lid, van de Awb geen beroep worden ingesteld. Wel is zogenoemde exceptieve toetsing van deze besluiten mogelijk.

8.4. Uit artikel 5.12 van de Wet milieubeheer volgt dat een programma als het NSL kan worden vastgesteld met het oog op het bereiken van de grenswaarden in bijlage 2 van deze wet. De door VvE Meander bedoelde blootstellingsconcentratieverplichting en richtwaarde in de voorschriften 4.6 en 4.7 van bijlage 2 zijn geen grenswaarden. Verder is van belang dat uit artikel 5.12a en artikel 5.17 van de Wet milieubeheer volgt dat eventuele maatregelen die zijn gericht op het voldoen aan deze voorschriften in het NSL kunnen worden opgenomen, maar dat daartoe geen verplichting bestaat. Hetgeen VvE Meander aanvoert over de blootstellingsconcentratieverplichting en richtwaarde voor zwevende deeltjes (PM<sub>2,5</sub>) legt dus geen gebrek in het NSL aan de dag en kan er dan ook niet toe leiden dat het NSL in dit geval buiten toepassing moet blijven.

9. VvE Meander voert aan dat in de 8ste NSL-melding van 17 mei 2016 ten onrechte niet is aangegeven welk effect het gewijzigde tracé heeft op de luchtkwaliteit. Ter zitting heeft zij in dit verband gesteld dat in het meldingsformulier is aangekruist dat geen concentratieberekeningen zijn uitgevoerd om aannemelijk te maken dat het project niet in strijd is met het NSL. VvE Meander is om deze reden er niet van overtuigd dat overal langs het tracé aan de grenswaarden zal worden voldaan. Zij heeft specifiek gewezen op de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide van 200 microgram per m<sup>3</sup> lucht.

9.1. De minister heeft ter zitting gesteld dat de maximale jaargemiddelde concentraties van zwevende deeltjes en stikstofdioxiden na de realisering van het tracé in de melding staan. Verder stelt de minister zich op het standpunt dat uit de monitoring van het NSL blijkt dat overal langs het tracé wordt voldaan aan de grenswaarden voor deze concentraties.

Over de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide heeft de minister ter zitting gesteld dat bij aanvang van het NSL al aan deze grenswaarde werd voldaan en dat overschrijding van deze grenswaarde in Nederland niet voorkomt. Daarbij heeft de minister gewezen op het "Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2012" van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (hierna: RIVM).

9.2. Artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wet milieubeheer luidt:

"Binnen een gebied als bedoeld in het derde lid kunnen bestuursorganen die het aangaat, na een daartoe strekkende melding aan Onze Minister, een of meer in het programma genoemde of beschreven maatregelen, ontwikkelingen of besluiten wijzigen of vervangen, of een of meer maatregelen, ontwikkelingen of besluiten aan het programma toevoegen, indien bij de betreffende melding aannemelijk wordt gemaakt dat die gewijzigde, vervangende of nieuwe maatregelen, ontwikkelingen of besluiten per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het programma. Bij de melding wordt aangegeven welke maatregelen, ontwikkelingen of besluiten het betreft, welke samenhang er tussen die maatregelen, ontwikkelingen of besluiten is en op welke termijn een maatregel wordt getroffen of een besluit genomen en worden de effecten op de luchtkwaliteit met toepassing van de artikelen 5.19 en 5.20 en de daarop berustende bepalingen aangegeven. Het negende lid is van overeenkomstige toepassing."

Het dertiende lid luidt:

"De bij de melding, bedoeld in het twaalfde lid, aangegeven wijziging of wijzigingen behoeven de instemming van Onze Minister. Onze Minister beslist hieromtrent binnen zes weken na ontvangst van de melding. De instemming is van rechtswege gegeven indien Onze Minister niet binnen de genoemde termijn een beslissing heeft genomen."

9.3. De Afdeling begrijpt het betoog over de melding aldus dat het NSL in dit geval buiten toepassing zou moeten blijven, omdat bij de 8ste melding waarin de tracéwijziging is opgenomen geen concentratieberekeningen zijn gevoegd om aannemelijk te maken dat het project niet in strijd is met het NSL.

In artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat "bij de betreffende melding aannemelijk wordt gemaakt dat die gewijzigde, vervangende of nieuwe maatregelen, ontwikkelingen of besluiten per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het programma". Er is dus niet bepaald dat bij de melding concentratieberekeningen moeten worden overgelegd. Dit volgt ook niet uit het door VvE Meander bedoelde NSL-meldingsformulier waarmee het project in het NSL is gewijzigd. Volgens dit formulier moet, als "nee" wordt geantwoord op de vraag of concentratieberekeningen zijn uitgevoerd, een "(kwalitatieve) onderbouwing" worden gegeven waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden voor een melding. In het formulier voor de 8ste NSL-melding is "nee" geantwoord en is voor de onderbouwing verwezen naar bijlage 3. Daarin zijn bij het project "A9 Amstelveen" de maximale berekende waarden vermeld die volgen uit de luchtberekeningen voor het ontwerp-tracébesluit en wordt geconcludeerd dat aannemelijk is dat ook met opname van het gewijzigde project in het NSL wordt voldaan aan de grenswaarden. Gelet hierop ziet de Afdeling in het betoog over het meldingsformulier geen reden om het NSL in dit geval buiten toepassing te laten.

9.4. Waar VvE Meander aanvoert dat zij er niet van overtuigd is dat overal langs het tracé aan de grenswaarden zal worden voldaan, overweegt de Afdeling als volgt.

Uit de monitoringstool van het NSL volgt dat in het jaar 2030, rekening houdend met het gewijzigde tracé, langs de A9 in Amstelveen geen overschrijdingen zullen ontstaan van de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM10 en PM2,5).

De monitoringstool van het NSL geeft geen inzicht in de grenswaarde voor uurgemiddelde concentraties stikstofdioxide. De minister heeft ter zitting toegelicht dat bij het begin van het NSL al aan deze grenswaarde werd voldaan. Dit wordt bevestigd door het "Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2012" van het RIVM (dat te vinden is op [www.rivm.nl](http://www.rivm.nl)), waarnaar de minister ter zitting heeft verwezen. Volgens figuur 6 op p. 39 is in de periode vanaf 1993 tot 2012 de op achttien na hoogste uurwaarde nooit hoger geweest dan de maximaal toelaatbare 200 microgram per m<sup>3</sup> lucht. De gemeten waarden laten bovendien een dalende trend zien, waarbij de hoogste waarde in 2012 iets meer dan 100 microgram per m<sup>3</sup> lucht bedraagt. Volgens de indicator "Stikstofdioxide in lucht, 1990-2015" van onder meer het RIVM van 21 februari 2017 (<http://www.clo.nl/indicatoren/nl0231-stikstofdioxide>) komen pieken in uurgemiddelde concentraties van meer dan 200 microgram per m<sup>3</sup> lucht slechts in enkele gevallen voor en nergens meer dan achttien keer. Onder deze omstandigheden acht de Afdeling niet aannemelijk dat de opname van het gewijzigde tracé in het NSL leidt tot een overschrijding van de grenswaarde voor uurgemiddelde concentraties stikstofdioxide.

Uit het voorgaande volgt dat het opnemen van het gewijzigde tracé in het NSL niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Daarom is het NSL niet in strijd met de Wet milieubeheer en hoeft het niet buiten toepassing te worden gelaten. Dit betekent dat de minister het wijzigingsbesluit 2017 mocht vaststellen met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer.

10. VvE Meander stelt dat het wijzigingsbesluit zelf en de daarbij gevoegde documenten geen informatie bevatten over de luchtkwaliteit ter plaatse van de woningen aan de Meander. Ook in de 8ste NSL-melding is daarover geen informatie te vinden. VvE Meander is van mening dat omwonenden daardoor genoeg moeten nemen met een ingrijpend tracébesluit zonder enige kennis van de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit in hun omgeving. Dit gold ook voor de fase van het ontwerp van het wijzigingsbesluit 2017, hetgeen volgens VvE Meander in strijd is met artikel 6, zesde lid, van het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak in besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden (hierna: Verdrag van Aarhus).

10.1. Artikel 6, zesde lid, van het Verdrag van Aarhus luidt:

"Elke Partij stelt aan de bevoegde overheidsinstanties de eis dat zij het betrokken publiek voor inzage toegang verschaffen, op verzoek wanneer het nationale recht dit vereist, kosteloos en zodra deze beschikbaar wordt, tot alle informatie die relevant is voor de in dit artikel bedoelde besluitvorming die beschikbaar is ten tijde van de inspraakprocedure, onverminderd het recht van Partijen te weigeren bepaalde informatie bekend te maken in overeenstemming met het derde en vierde lid van artikel 4. De relevante informatie omvat ten minste, en onverminderd de bepalingen van artikel 4:

- a. een beschrijving van het terrein en de fysieke en technische kenmerken van de voorgestelde activiteit, met inbegrip van een prognose van de verwachte residuen en emissies;
- b. een beschrijving van de belangrijke effecten van de voorgestelde activiteit op het milieu;
- c. een beschrijving van de beoogde maatregelen om de effecten, met inbegrip van emissies, te voorkomen en/of te verminderen;
- d. een niet-technische samenvatting van het voorgaande;
- e. een schets van de voornaamste door de aanvrager bestudeerde alternatieven; en
- f. in overeenstemming met de nationale wetgeving, de voornaamste aan de overheidsinstantie uitgebrachte rapporten en adviezen op het tijdstip waarop het betrokken publiek dient te worden geïnformeerd in overeenstemming met het voorgaande tweede lid."

10.2. Uit artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer volgt dat voor een besluit dat wordt vastgesteld met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer voor de effecten op de luchtkwaliteit geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaatsvindt voor een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde. Daarom was de minister niet verplicht in of bij het wijzigingsbesluit informatie te

verschaffen over deze effecten. Zoals hiervoor is uiteengezet, geeft de NSL Monitoringstool inzicht in de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM10 en PM2,5) in de situatie na de realisering van het tracé.

Wat betreft het ontwerp van het wijzigingsbesluit 2017 is van belang dat in paragraaf 3.2 van de toelichting daarvan is uiteengezet wat het toepasselijke wettelijke kader voor luchtkwaliteit is, dat het tracé is opgenomen in het NSL en wat de berekende minimale en maximale waarden zijn voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM10 en PM2,5). Daarmee was alle informatie over luchtkwaliteit die relevant is voor de besluitvorming over de tracéwijziging voor het betrokken publiek beschikbaar, zodat is voldaan aan artikel 6, zesde lid, van het Verdrag van Aarhus, nog daargelaten de vraag in hoeverre VvE Meander daarop in deze procedure een rechtstreeks beroep kan doen.

Geluidhinder

- wegverkeer A9

11. De A9 bij Amstelveen staat op de geluidplafondkaart in de bijlage van de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer. Daarom moet de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de A9 worden beoordeeld aan de hand van titel 11.3 van de Wet milieubeheer. De minister heeft op grond van deze regeling in het wijzigingsbesluit 2017 voorzien in een aantal nieuwe referentiepunten en daarvoor geluidproductieplafonds vastgesteld en voor een aantal bestaande referentiepunten de geluidproductieplafonds gewijzigd. In dit kader heeft de minister beoordeeld of geluidbeperkende maatregelen, zoals stil asfalt of geluidschermen, getroffen moeten worden.

12. VvE Meander stelt dat in het "Deelrapport specifiek" van het akoestisch onderzoek op p. 41-42 staat dat 15 m hoge geluidschermen nodig zijn om onder de maximaal toegestane geluidbelasting van 65 dB te blijven. Vanwege landschappelijke bezwaren zouden schermen echter maximaal 8 tot 9 m hoog mogen zijn. Volgens het rapport zou door toepassing van "tweelaags ZOAB fijn" toch onder 65 dB worden gebleven als dergelijke lagere schermen geplaatst worden. Dat "tweelaags ZOAB fijn" zo'n groot effect heeft op de geluidbelasting is volgens VvE Meander echter onvoldoende onderbouwd.

12.1. De minister stelt dat met "tweelaags ZOAB fijn" is gerekend overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De parameters die de geluidsafstraling van wegdektypen bepalen, zijn ontleend aan de CROW-publicatie 316 "De wegdekcorrectie voor geluid van wegverkeer 2012", inclusief de aanvullingen daarop. De verschillen tussen "tweelaags ZOAB" en "tweelaags ZOAB fijn" zijn zodanig dat de schermen teruggebracht kunnen worden van 15 tot 9 m, aldus de minister.

12.2. Artikel 1.2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 luidt:

"De resultaten van een akoestisch onderzoek worden vastgelegd in een overeenkomstig hoofdstuk 1 van bijlage I bij deze regeling ingericht akoestisch rapport."

In paragraaf 4 van hoofdstuk 1 van bijlage I staat:

"In het akoestisch rapport betreffende wegverkeerslawaaï worden vermeld:

(...)

4.5. Het wegdektype, de bijbehorende wegdekcorrectie en een onderbouwing hiervan, eventueel door een verwijzing naar een algemeen toegankelijke bron.

(...)."

12.3. Paragraaf 2.5.5 van het "Deelrapport algemeen" van het akoestisch onderzoek luidt:

"Modellering brongegevens: wegdekverharding

De wegdekeigenschappen bepalen mede hoeveel geluid de voertuigen op de weg produceren. Daarom wordt bij de modellering van de weg in de verschillende situaties rekening gehouden met het aanwezige of toekomstige wegdek. Voor de berekening van het LDEN, GPP worden de wegdekegegevens gehanteerd zoals vastgelegd in de brongegevens in het geluidregister.

De parameters die de geluidsafstraling van wegdektypen bepalen worden ontleend aan de CROW-publicatie 316 'De wegdekcorrectie voor geluid van wegverkeer 2012', inclusief de aanvullingen daarop die de CROW periodiek publiceert op de Internetsite [www.stillerverkeer.nl](http://www.stillerverkeer.nl)."

12.4. Uit artikel 1.2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, gelezen in samenhang met paragraaf 4 van hoofdstuk 1 van bijlage I, volgt dat voor de onderbouwing van de wegdekcorrectie in het akoestisch onderzoek verwezen mag worden naar een algemeen toegankelijke bron. De CROW-publicatie "De



wegdekcorrectie voor geluid van wegverkeer 2012" met nr. 316 is door een ieder te bestellen bij het CROW en is daarmee algemeen toegankelijk. Daarom faalt het betoog.

13. VvE Meander stelt dat de geluidbelasting vanwege de A9 onaanvaardbaar hoog is. Bij 242 woningen, waarvan het overgrote deel behoort tot de Meanderflats, wordt de toetswaarde van 50 dB overschreden en moet daarom worden onderzocht - en staat volgens VvE Meander dus niet vast - of aan de binnenwaarde van 41 dB kan worden voldaan. Overigens wordt in de zienswijzennota steeds een binnenwaarde van 38 dB genoemd. Volgens VvE Meander is de motivering van het besluit daarom inconsequent.

13.1. De minister stelt dat het tracébesluit uitgaat van een binnenwaarde van 41 dB. Op het moment dat deze binnenwaarde in de toekomstige situatie bij gesloten ramen overschreden dreigt te worden, treft de beheerder maatregelen om de geluidwering van het gebouw zo te verbeteren dat de geluidbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimte ten minste 3 dB onder de binnenwaarde komt te liggen (38 dB). Als uitgangspunt voor de geluidbelasting vanwege de weg geldt hierbij de situatie met volledig benut (nieuw) geluidproductieplafond. Dit onderzoek en het treffen van de noodzakelijke maatregelen vinden plaats uiterlijk twee jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. In het akoestisch onderzoek voor het wijzigingsbesluit 2017 is daarom nog niet onderzocht of, en zo ja, welke geluidwerende maatregelen aan geluidgevoelige objecten nodig zijn, aldus de minister.

13.2. Ingevolge artikel 11.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer is binnenwaarde A voor wegen 36 dB en binnenwaarde B 41 dB. Het derde en vierde lid van dit artikel luiden:

"3. Binnenwaarde A is van toepassing op geluidsgevoelige ruimten van:

a. geluidsgevoelige objecten, voor zover deze zijn gelegen langs:

1°. wegen die in gebruik zijn genomen op of na 1 januari 1982;

2°. spoorwegen die in gebruik zijn genomen op of na 1 juli 1987;

b. geluidsgevoelige objecten langs overige wegen of spoorwegen, indien voor de bouw van die objecten een bouwvergunning of omgevingsvergunning is afgegeven na 1 januari 1982.

4. Binnenwaarde B is van toepassing op geluidsgevoelige ruimten van andere geluidsgevoelige objecten dan bedoeld in het derde lid."

Artikel 11.38 luidt:

"1. Indien in een onherroepelijk besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond toepassing is gegeven aan artikel 11.30, vierde of vijfde lid, en het geluidproductieplafond een zodanige waarde heeft dat de binnenwaarde bij volledige benutting van het geluidproductieplafond wordt overschreden, treft de beheerder geluidwerende maatregelen.

2. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, strekt ertoe dat binnen een termijn van twee jaar nadat het besluit onherroepelijk is geworden de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten van het betreffende geluidsgevoelige object wordt teruggebracht tot een waarde die ten minste 3 dB is gelegen onder de binnenwaarde.

(...)"

13.3. Het akoestisch onderzoek gaat ervan uit dat binnenwaarde B (41 dB) van toepassing is op het gewijzigde tracé. Dit volgt onder meer uit bijlage A van het "Hoofdrapport", waarin de objecten zijn vermeld - waaronder woningen aan de Meander - waarvoor een onderzoek zal moeten worden uitgevoerd naar een mogelijke overschrijding van de binnenwaarde. Waar in de zienswijzennota wordt gesproken over het streven naar een binnenwaarde van 38 dB, verwijst dat kennelijk naar artikel 11.38, tweede lid, van de Wet milieubeheer. Daaruit volgt dat als de binnenwaarde van 41 dB wordt overschreden de geluidbelasting binnen de geluidgevoelige ruimten van het geluidgevoelige object moet worden teruggebracht tot 38 dB of minder. Daarom is geen sprake van een tegenstrijdige motivering van het bestreden besluit.

Uit artikel 11.38, eerste en tweede lid, van de Wet milieubeheer volgt dat het onderzoek naar de binnenwaarde los staat van het besluit waarbij de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld. Daarom hoefde de minister bij de vaststelling van het wijzigingsbesluit 2017 nog geen onderzoek te doen naar mogelijke overschrijdingen van de binnenwaarde.

13.4. Waar VvE Meander stelt dat de geluidbelasting vanwege de A9 onaanvaardbaar hoog is, wijst de Afdeling erop dat in het wijzigingsbesluit 2017 geluidproductieplafonds zijn vastgesteld. Die zijn gebaseerd op het akoestisch onderzoek dat de minister heeft uitgevoerd. Daarin is beoordeeld wat de geluidbelastingen van geluidgevoelige objecten zoals woningen zullen zijn vanwege het verkeer op het tracé en welke

geluidbeperkende maatregelen in dat verband getroffen moeten worden. Deze beoordeling is uitgevoerd aan de hand van de voorschriften in titel 11.3 van de Wet milieubeheer en de daarop gebaseerde lagere regelgeving. VvE Meander heeft geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de wijze waarop de minister de beoordeling heeft uitgevoerd. Daarnaast is van belang dat uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximale waarde van 65 dB niet wordt overschreden bij de woningen aan de Meander, de woning van Smit en Brinkers (namens wie VvE Meander ook beroep heeft ingesteld) en de woning van [appellant sub 2 A] en [appellant sub 2 B]. Daarom bestond in zoverre geen belemmering voor de minister om in het wijzigingsbesluit 2017 de geluidproductieplafonds gewijzigd vast te stellen.

14. VvE Meander betoogt dat de benodigde geluidschermen zo ontsierend zijn en een aantasting van het woon- en leefklimaat vormen dat de minister in redelijkheid had moeten voorzien in een tunnel in plaats van de verdiepte ligging.

14.1. Artikel 11.29, eerste lid, van de Wet milieubeheer luidt:

"Bij de voorbereiding van een besluit omtrent het vaststellen of wijzigen van een geluidproductieplafond neemt Onze Minister een geluidbeperkende maatregel niet in aanmerking, indien het treffen daarvan:

a. financieel niet doelmatig is met betrekking tot het beperken van de geluidsbelasting van een of meer geluidsgevoelige objecten, dan wel

b. stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard."

14.2. In artikel 3, eerste lid, onder b, van het wijzigingsbesluit 2017 is ter hoogte van de flats aan de Meander aan de noordzijde van de A9 voorzien in diverse geluidschermen, variërend in hoogte van 3 tot 9 m.

14.3. Uit artikel 11.29, eerste lid, van de Wet milieubeheer volgt dat de minister de landschappelijke gevolgen van geluidschermen moet betrekken bij het besluit om een geluidproductieplafond vast te stellen of te wijzigen. Dit heeft de minister in dit geval ook gedaan. Volgens het akoestisch onderzoek zijn voor cluster N1 (waartoe de woningen aan de Meander behoren) geluidschermen van maximaal 15 m hoog nog doelmatig. Op basis van landschappelijke overwegingen heeft de minister echter schermen van 8 tot 9 m hoog maximaal aanvaardbaar geacht. Om te voorkomen dat geluidbelastingen ontstaan van meer dan 65 dB heeft de minister ter compensatie voorzien in een extra bronmaatregel (tweelaags ZOAB fijn). Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister in redelijkheid deze afweging kunnen maken. Daarom faalt het betoog.

Wegverkeer onderliggend wegennet

15. In het tracébesluit zijn op grond van de Wet geluidhinder hogere waarden vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege het verkeer dat rijdt op het onderliggend wegennet, waaronder de Meander en de Keizer Karelweg.

16. VvE Meander voert aan dat de weg die de Meander aansluit op de traverse leidt tot geluidhinder bij met name de flats die direct naast de nieuwe afslag staan. VvE Meander vindt onduidelijk hoe de geluidbelasting van deze flats is berekend en of de nieuwe weg behoort tot het onderliggend wegennet of de A9. Verder vraagt zij zich af met welke rijsnelheden is gerekend, welke aftrek (2 dB of 5 dB) is gehanteerd en hoe deze is gesommeerd tot de eindwaarde.

16.1. Uit afbeelding 3.5 van het rapport "Akoestisch onderzoek onderliggend wegennet (OWN) Wet geluidhinder" van 24 februari 2017 volgt dat de weg die de Meander aansluit op de traverse is betrokken in het onderzoek naar de geluidbelasting vanwege het onderliggend wegennet. In dit rapport staat in paragraaf 3.6 dat in de toekomstige situatie voor alle wegen is uitgegaan van een rijsnelheid van 50 km/u, terwijl voor het gedeelte van de Meander dat nu nog doodlopend is voor de huidige situatie is uitgegaan van 30 km/u. In paragraaf 2.4 staat dat een aftrek van 5 dB is toegepast. De berekende geluidbelastingen van de woningen aan de Meander staan - inclusief deze aftrek - in de tabellen in hoofdstukken 4 en 5 van het rapport.

VvE Meander heeft hier verder geen concrete bezwaren over aangevoerd. Daarom is de Afdeling van oordeel dat het bestreden besluit in zoverre toereikend is gemotiveerd.

17. VvE Meander betoogt dat voor de Meander en de Keizer Karelweg geluidreducerend wegdek moet worden gebruikt. Daarmee zou overschrijding van de grenswaarde kunnen worden voorkomen, zodat het vaststellen van hogere waarden niet nodig is.

17.1. De minister stelt dat geluidreducerend wegdek op de Meander en de Keizer Karelweg technisch onmogelijk is. Deze wegen betreffen binnenstedelijke ontsluitende wegen met veel afslaand verkeer. Conform de CROW-richtlijnen wordt op dit type wegen geen geluidreducerend wegdek toegepast. Dit type wegdek is

slecht bestand tegen "wringend" verkeer, waarvan sprake is in stedelijke situaties met afslaand en kruisend verkeer, aldus de minister.

17.2. Artikel 104a van de Wet geluidhinder luidt:

"1. Indien de aanleg of wijziging van een hoofdweg waarop de Tracéwet van toepassing is, leidt tot aanleg, reconstructie of wijziging van een weg of spoorweg, en daartoe binnen het betrokken tracé een hogere waarde vereist is voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege die weg of spoorweg, zijn de artikelen 79 en 99, eerste lid, niet van toepassing en wordt door Onze Minister:

a. die hogere waarde, in afwijking van artikel 110a, eerste, tweede en zevende lid, vastgesteld als onderdeel van het tracébesluit, en

b. het akoestisch onderzoek, bedoeld in artikel 77, dan wel als voorgeschreven op grond van artikel 107, ingesteld.

(...)

5. Bij de toepassing van het eerste tot en met derde lid neemt het bevoegd gezag een maatregel gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, niet in aanmerking, indien het treffen daarvan:

a. financieel niet doelmatig is met betrekking tot het beperken van de geluidsbelasting, dan wel

b. stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard.

Onze Minister stelt regels voor de toepassing van het criterium, bedoeld onder a."

17.3. In het rapport "Akoestisch onderzoek onderliggend wegennet (OWN) Wet geluidhinder" is geconcludeerd dat bij toepassing van geluidreducerend asfalt (dunne deklaag type B) de grenswaarden niet zouden worden overschreden. Omdat dit type wegdek echter niet geschikt is voor stedelijke situaties met veel afslaand verkeer moeten volgens het rapport hogere waarden worden vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van woningen aan onder meer de Meander.

17.4. Ter zitting is namens het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen toegelicht dat geluidreducerend asfalt in de gemeente maar voor één weg wordt gebruikt, de Beneluxbaan.

17.5. VvE Meander blijft van mening dat geluidreducerend asfalt had moeten worden toegepast voor de Meander en de Keizer Karelweg. De minister heeft gemotiveerd waarom dat niet kan en daarbij verwezen naar de geaccepteerde inzichten van het CROW. VvE Meander heeft daartegenover geen concreet voorbeeld kunnen noemen van een soort geluidreducerend asfalt dat technisch geschikt is om op deze wegen te functioneren. Daarom is de Afdeling van oordeel dat de minister zich op het standpunt heeft mogen stellen dat de bronmaatregel geluidreducerend asfalt in dit geval stuit op overwegende bezwaren van technische aard. Daarom bestond geen belemmering voor het vaststellen van hogere waarden vanwege de geluidbelasting veroorzaakt door verkeer op het onderliggend wegennet.

18. VvE Meander betoogt dat uit het oogpunt van de rechtszekerheid bij het vaststellen van de hogere waarden voor het onderliggend wegennet in het tracébesluit ook het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage moet liggen.

18.1. Op grond van artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet is de gemeenteraad verplicht om binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden een bestemmingsplan of een beheersverordening overeenkomstig het tracébesluit vast te stellen.

De Tracéwet en de Wet geluidhinder stellen in aanvulling daarop niet de eis dat met het tracébesluit waarin met toepassing van artikel 104a van de Wet geluidhinder hogere waarden zijn vastgesteld een ontwerp-bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. De Afdeling ziet ook niet in waarom deze eis uit het rechtszekerheidsbeginsel zou voortvloeien. Daarom faalt het betoog.

19. VvE Meander stelt dat de geluidbelasting van enkele woningen aan de Meander vanwege het wegverkeer op het onderliggend wegennet hoger zal zijn dan in 2008 het geval was. Om deze reden is volgens haar niet voldaan aan het zogenoemde stand still-principe. VvE Meander wijst in dit verband op de uitspraak van de Afdeling van 25 maart 2015, [ECLI:NL:RVS:2015:969](#), over het wijzigingsbesluit 2014. Daaruit leidt zij af dat krachtens de "Aanvullende overeenkomst stroomlijn alternatief Planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere" de geluidbelasting van woningen in Amstelveen lager of gelijk moet zijn aan de in 2008 heersende geluidbelasting.

19.1. In de toelichting van het wijzigingsbesluit 2017 is het stand still-principe alleen vermeld in het kader van de geluidbelasting vanwege het verkeer op de A9. Er staat niet dat het stand still-principe ook wordt toegepast op de geluidbelasting vanwege het verkeer op het onderliggend wegennet. Ook in de verschillende rapporten van het akoestisch onderzoek dat voor het wijzigingsbesluit 2017 is uitgevoerd, wordt het stand still-principe alleen genoemd bij het verkeer op de A9 en niet op het onderliggend wegennet. VvE Meander heeft niet aannemelijk gemaakt dat de minister heeft toegezegd dat het stand still-principe ook wordt toegepast op de geluidbelasting vanwege het verkeer op het onderliggend wegennet. Daarom bestond in zoverre geen beletsel voor de minister om hogere waarden vast te stellen.

Natuur

- gebiedsbescherming

20. VvE Meander betoogt dat het plan mogelijk significante negatieve effecten heeft op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie als gevolg van het wegverkeer. In dit verband voert zij onder meer bezwaren aan tegen het Programma Aanpak Stikstof (hierna: PAS). Vanwege de prejudiciële vragen die de Afdeling heeft gesteld over het PAS verzoekt VvE Meander de uitspraak in deze procedure aan te houden.

20.1. De minister stelt dat de woningen aan de Meander op ongeveer 6 km afstand staan van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Botshol". Deze afstand is volgens de minister zo groot dat zij zich wat betreft de Wet natuurbescherming beroepen op normen die kennelijk niet strekken tot hun belangen. Daarom zou artikel 8:69a van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) in de weg staan aan de vernietiging van het wijzigingsbesluit 2017 naar aanleiding van het betoog. Desalniettemin heeft de minister onderzoek laten doen naar mogelijke stikstofdepositie op het hiervoor genoemde gebied vanwege het gewijzigde tracé. Daaruit volgt dat een toename van stikstofdepositie uitgesloten is, aldus de minister.

20.2. Artikel 8:69a van de Awb luidt:

"De bestuursrechter vernietigt een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept."

20.3. Uit artikel 13, zevende tot en met negende lid, van de Tracéwet volgt dat de gevolgen van een tracé voor een Natura 2000-gebied moeten worden beoordeeld aan de hand van artikel 2.8 en artikel 2.9 van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb). De bepalingen in de Wnb strekken ter bescherming van het behoud van de natuurwaarden in deze gebieden. Uit de uitspraak van de Afdeling van 13 juli 2011, [ECLI:NL:RVS:2011:BR1412](#), volgt dat de individuele belangen van burgers bij het behoud van een goede kwaliteit van hun leefomgeving, waarvan een Natura 2000-gebied deel uitmaakt, zo verweven kunnen zijn met het algemene belang dat de Wnb beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Wnb kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen.

De afstand van de woningen aan de Meander tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden "Botshol" is ongeveer 6 km. Deze afstand is te groot om aan te kunnen nemen dat het individuele belang van de bewoners van de Meander bij het behoud van een goede kwaliteit van hun leefomgeving verweven is met het algemene belang dat de Wnb beoogt te beschermen.

De conclusie is dat de beroepsgronden van VvE Meander over de gevolgen van het tracé voor Natura 2000-gebieden niet tot vernietiging van het wijzigingsbesluit kunnen leiden en daarom geen bespreking krijgen.

- soortenbescherming

21. VvE Meander betoogt dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de tracéwijziging voor beschermde diersoorten. Hierover stelt zij dat de "Inventarisatie vleermuizen, grondgebonden zoogdieren en eekhoorn", een bijlage van het rapport "Natuurtoets", dateert van oktober 2015 en daarom verouderd is. De omstandigheden kunnen namelijk gewijzigd zijn. Ook is een nieuwe versie van het vleermuisprotocol beschikbaar. Verder blijkt uit het onderzoek dat het hele plangebied bebouwing bevat die geschikt is voor vleermuizen. Daarom begrijpt VvE Meander niet waarom geconcludeerd wordt dat alleen voor de gewone dwergvleermuis een ontheffing nodig zou zijn. Verder stelt zij dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gunstige staat van instandhouding van vleermuissoorten op lokaal en regionaal niveau.

VvE Meander stelt daarnaast dat moeilijk te begrijpen is dat het plangebied geen leefgebied herbergt voor de rugstreeppad, terwijl er eerder wel een exemplaar is waargenomen.

Over het stuk "Beschrijving biotoopeisen HR soorten in en in omgeving plangebied", bijlage E van de "Natuurtoets", stelt VvE Meander dat onduidelijk is wie dat stuk heeft opgesteld en wat daarvan de status is. Dit stuk kan volgens haar daarom niet dragend zijn voor het besluit.

Ten slotte stelt VvE Meander dat voor de rugstreeppad en enkele vleermuissoorten geen grondslag voor het verlenen van een ontheffing als bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de Habitatrictlijn aanwezig is.

21.1. De minister stelt dat het vleermuisprotocol is gebruikt dat ten tijde van de vaststelling van het wijzigingsbesluit 2017 het recentste was. Er is alleen voor de gewone dwergvleermuis een ontheffing nodig, omdat voor andere vleermuissoorten mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen. Op p. 84 van de natuurtoets is getoetst aan de gunstige staat van instandhouding van de gewone dwergvleermuis.

Wat de ruggstreeppad betreft, stelt de minister dat in de uitgevoerde bureaustudie is geconcludeerd dat die ooit in de omgeving van de A9 in Amstelveen is waargenomen. In het veldonderzoek in 2015 is het gehele plangebied onderzocht, maar is geen geschikte habitat aangetroffen.

21.2. De vragen of voor de uitvoering van het tracébesluit een vrijstelling dan wel een ontheffing op grond van het soortenbeschermingsregime in de Wnb nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Wnb. Dat doet er niet aan af dat de minister het tracébesluit niet heeft kunnen vaststellen indien en voor zover hij op voorhand in redelijkheid heeft moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat.

21.3. De minister heeft bij de voorbereiding van het wijzigingsbesluit 2017 gebruik gemaakt van het rapport "Natuurtoets" van 24 februari 2017. Hierin is geconcludeerd dat alleen voor de gewone dwergvleermuis een ontheffing aangevraagd hoeft te worden.

21.4. Bijlage A van de "Natuurtoets" is de door VvE Meander genoemde "Inventarisatie vleermuizen, grondgebonden zoogdieren en eekhoorn" van oktober 2015. VvE Meander heeft gesteld dat een nieuwere versie van het vleermuisprotocol beschikbaar is dan waarvan gebruik is gemaakt voor deze inventarisatie, maar heeft desgevraagd niet kunnen toelichten waarom er een inhoudelijk verschil zou zijn dat in deze situatie van belang is. De stelling dat de inventarisatie verouderd is, heeft VvE Meander verder niet onderbouwd.

Waar VvE Meander aanvoert dat zij niet begrijpt waarom alleen voor de gewone dwergvleermuis een ontheffing nodig zou zijn, wijst de Afdeling erop dat in de "Natuurtoets" is beschreven dat diverse mitigerende maatregelen genomen kunnen worden om te voorkomen dat bij de realisering van het tracé overtredingen worden gepleegd.

Verder stelt de Afdeling vast dat op p. 84-85 van de "Natuurtoets" is uiteengezet waarom geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de vleermuispopulatie in Amstelveen.

Over de rugstreeppad heeft de minister toegelicht dat er één waarneming in het plangebied bekend was, maar dat bij veldonderzoek geen geschikt leefgebied is aangetroffen. VvE Meander heeft geen concrete bezwaren aangevoerd die leiden tot twijfel hierover.

Het stuk "Beschrijving biotoeppen HR soorten in en in omgeving plangebied" is een bijlage van de "Natuurtoets". VvE Meander heeft geen concrete bezwaren tegen de inhoud van dit document naar voren gebracht.

De Afdeling ziet, gelet op het voorgaande, geen reden voor het oordeel dat de minister zich bij de voorbereiding van het wijzigingsbesluit 2017 niet heeft mogen baseren op de "Natuurtoets".

21.5. Voor zover VvE Meander betwijfelt of een ontheffing kan worden verleend, overweegt de Afdeling als volgt. Uit de "Natuurtoets" volgt dat alleen voor de gewone dwergvleermuis een ontheffing nodig is. Ter zitting heeft de minister toegelicht dat voor de sloop van een aantal woningen in 2017 al een ontheffing is verleend. Voor de sloop van andere woningen is mogelijk ook een ontheffing nodig, maar eerst zal onderzocht moeten worden of in die specifieke woningen ook daadwerkelijk nesten aanwezig zijn. De woningen zijn namelijk nog bewoond. Mochten er nesten zijn, dan kunnen volgens de minister maatregelen worden getroffen om een overtreding te voorkomen. Als dat niet mogelijk is, dan moet nog een ontheffing worden aangevraagd, aldus de minister ter zitting.

De Afdeling stelt vast dat de gewone dwergvleermuis is vermeld in bijlage IV van de Habitatrictlijn. Een ontheffing kan daarom worden verleend als is voldaan aan de voorwaarden van artikel 3.8, vijfde lid, van de Wnb. Voor een project als dit kan mogelijk een ontheffing worden verleend op grond van onderdeel b, ten derde, van dit artikellid (dwingend redende van groot openbaar belang). In hoeverre dit daadwerkelijk het geval is, staat nu niet ter beoordeling. In wat VvE Meander aanvoert ziet de Afdeling geen aanleiding om te oordelen dat in dat geval de ontheffing niet zou kunnen worden verleend. De Afdeling ziet dan ook geen grond voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid heeft moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het wijzigingsbesluit 2017 in de weg staat.

## Artikel 8 EVRM

22. VvE Meander betoogt dat door de tracéwijziging het woon- en leefklimaat bij de Meander zo verslechtert dat het wijzigingsbesluit 2017 in strijd is met artikel 8 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (hierna: EVRM). Dat voor afzonderlijke milieugevolgen zoals geluidhinder, luchtkwaliteit en (verkeers)veiligheid mogelijk wel wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden doet daar volgens VvE Meander niet aan af. Ten eerste zijn volgens VvE Meander de wettelijke grenswaarden niet toereikend. Dit volgt volgens haar uit adviezen van de Gezondheidsraad en de Wereldgezondheidsorganisatie. VvE Meander wijst ook op het arrest van het EHRM van 20 mei 2010, Oluic tegen Kroatië, ECLI:CE:ECHR:2010:0520JUD006126008, waarin volgens haar een schending van artikel 8 is aangenomen bij nachtelijke binnenwaarden tussen 31,6 en 40,6 dB, terwijl de bewoners van de Meanderflats moeten leven met een binnenwaarde van 41 dB. Verder stelt VvE Meander dat voor bepaalde aspecten geen wettelijke normen bestaan, zoals voor de geluidbelasting van buitenruimtes en voor de concentratie van ultrafijnstof afkomstig van vliegverkeer.

Ten tweede is VvE Meander van mening dat het voldoen aan de wettelijke grenswaarden niet voldoende is, omdat zich volgens haar in dit geval een samenloop van hinder voordoet waartegen de Nederlandse (milieu)wetgeving onvoldoende bescherming biedt.

22.1. De minister stelt dat, voor zover het wijzigingsbesluit 2017 al beschouwd kan worden als een inmenging in de door artikel 8, eerste lid, van het EVRM beschermde rechten van appellanten, deze haar grondslag vindt in de Tracéwet en daarom bij wet is voorzien. Het gaat volgens de minister om maatregelen die nodig en passend zijn in het belang van het economisch welzijn van het land, waarbij een eerlijke afweging heeft plaats gevonden tussen de belangen van het individu enerzijds en die van de gemeenschap als geheel anderzijds. Daarom is de gestelde inmenging toelaatbaar op grond van het tweede lid van artikel 8. Ter zitting heeft de minister hieraan toegevoegd dat hij de vergelijking met de zaak Oluic tegen Kroatië niet kan volgen. Die zaak gaat volgens de minister over een situatie waarin langdurig sprake was van overschrijding van de geldende geluidnormen zonder dat daartegen effectieve bescherming geboden werd.

22.2. Artikel 8 van het EVRM luidt:

"1. Een ieder heeft recht op respect voor zijn privé leven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie.

2. Geen inmenging van enig openbaar gezag is toegestaan in de uitoefening van dit recht, dan voor zover bij de wet is voorzien en in een democratische samenleving noodzakelijk is in het belang van de nationale veiligheid, de openbare veiligheid of het economisch welzijn van het land, het voorkomen van wanordelijkheden en strafbare feiten, de bescherming van de gezondheid of de goede zeden of voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen."

22.3. Volgens vaste rechtspraak van het EHRM kent het EVRM geen uitdrukkelijk recht toe op een schone en stille omgeving, maar kan artikel 8 in het geding zijn indien de overlast zo is dat die de betrokkene in ernstige mate in zijn gezondheid treft of hem belet in zijn woongenot en zijn privé- of gezinsleven (zie bijvoorbeeld EHRM Jugheli tegen Georgië, arrest van 13 juli 2017, ECLI:CE:ECHR:2017:0713JUD003834205, punt 62 en de daar aangehaalde rechtspraak).

22.4. De Afdeling onderkent dat de personen namens wie VvE Meander in deze procedure opkomt verschillende vormen van overlast ondervinden van met name de Rijksweg A9, de daarmee verbonden lokale infrastructuur en Schiphol. Niet aannemelijk is echter dat als gevolg van het wijzigingsbesluit 2017 zo'n overlast ontstaat dat die de betrokkenen in ernstige mate in hun gezondheid treft of belet in hun woongenot en hun privé- of gezinsleven. In vergelijking met de bestaande situatie leidt het tracé wat de geluidhinder betreft juist tot een verbetering van het woon- en leefklimaat. Volgens het akoestisch onderzoek neemt immers voor bijna alle woningen aan de Meander de geluidbelasting vanwege het verkeer op de A9 af met 2 tot 5 dB. Dit komt onder meer doordat het wijzigingsbesluit 2017 voorziet in diverse geluidbeperkende maatregelen. Ook is van belang dat, zoals hiervoor onder 13.3 is overwogen, nader onderzoek zal worden gedaan naar mogelijke overschrijdingen van de binnenwaarde van 41 dB, die in voorkomend geval tot 38 dB moet worden teruggebracht. Anders dan VvE Meander leest de Afdeling in het arrest van het EHRM in de zaak Oluic tegen Kroatië niet dat deze laatste waarde te hoog zou zijn in het licht van artikel 8 van het EVRM. De Afdeling wijst erop dat het EHRM in die zaak voor het aannemen van een schending van artikel 8 van het EVRM met name van belang achtte dat de grenswaarden die wettelijk waren voorgeschreven over langere tijd werden overschreden zonder dat de betrokken overheidsorganen daartegen effectief optraden (zie punten 62 en 63 van het arrest).

Voor zover VvE Meander wijst op adviezen van de Gezondheidsraad en de Wereldgezondheidsorganisatie over de gezondheidseffecten van geluidhinder en luchtverontreiniging, overweegt de Afdeling dat deze adviezen algemeen van aard zijn. Er volgt niet uit dat de aanleg van het tracé in Amstelveen leidt tot overlast die de betrokkenen in ernstige mate in hun gezondheid treft of belet in hun woongenot en hun privé- of gezinsleven.

De Afdeling ziet ook geen aanknopingspunten voor het intreden van dit gevolg door een samenloop van hinder. Naar het oordeel van de Afdeling blijft ook na de ingebruikname van het tracé een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bestaan.

Om deze redenen faalt het betoog over artikel 8 van het EVRM.

Het beroep van de Winkeliersvereniging

23. Het beroep van de Winkeliersvereniging is mede ingesteld namens ASR Vastgoed Vermogensbeheer. ASR Vastgoed Vermogensbeheer heeft geen zienswijze over het ontwerp-tracébesluit naar voren gebracht. Niet is gebleken van omstandigheden op grond waarvan haar redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten. Daarom is het beroep van de Winkeliersvereniging niet-ontvankelijk voor zover het mede is ingesteld namens ASR Vastgoed Vermogensbeheer.

24. De Winkeliersvereniging vreest dat de winkels in het Stadshart Amstelveen in de aanlegfase van het project niet meer goed te bereiken zullen zijn. Weliswaar zullen volgens de minister in dit verband maatregelen worden getroffen, maar de Winkeliersvereniging betoogt dat onvoldoende duidelijk is wat die maatregelen precies inhouden en wat het effect is op de bereikbaarheid en de verkeershinder. De Winkeliersvereniging stelt dat de minister zelf al heeft geconstateerd dat het huidige wegennet over onvoldoende capaciteit beschikt.

24.1. De minister verwijst naar het rapport "Maatregelen Stedelijk Wegennet tijdens realisatie A9 Badhoevedorp - Holendrecht" van Witteveen en Bos van 2 juni 2016. Daaruit blijkt weliswaar dat meerdere kruispunten op de omlidingsroutes met de huidige vormgeving onvoldoende capaciteit hebben om het verkeer te kunnen afwikkelen, maar er zijn ook maatregelen voorgesteld om de capaciteit te vergroten. Het maatregelenpakket wordt voor de start van de realisatiefase van de A9 door de gemeente Amstelveen uiteengevoerd. Als alle maatregelen zijn uitgevoerd kunnen volgens de minister de kruispunten tijdens de realisatiefase van de A9 het verkeer wel afwikkelen en komt de bereikbaarheid van het Stadshart Amstelveen niet in gevaar.

24.2. De gevolgen voor de bereikbaarheid die gepaard gaan met de werkzaamheden ter realisering van het tracé moeten worden betrokken in de belangenafweging over de vaststelling van het tracébesluit, maar zijn voor het overige details over de uitvoering.

24.3. In het rapport "Maatregelen Stedelijk Wegennet tijdens realisatie A9 Badhoevedorp - Holendrecht" is uiteengezet hoe met behulp van verkeersmodellen voor veertien kruispunten in Amstelveen is beoordeeld of, en zo ja, welke maatregelen getroffen moeten worden om het verkeer goed te laten doorstromen. De Winkeliersvereniging heeft hiertegen geen concrete bezwaren naar voren gebracht. Daarom bestaat geen grond voor het oordeel dat het wijzigingsbesluit 2017 in zoverre niet toereikend is gemotiveerd.

25. De Winkeliersvereniging betoogt dat de winkeliers in het Stadshart Amstelveen onevenredige schade zullen lijden tijdens de aanlegfase van het tracé. Zij verwijst hiervoor naar rapporten van BRO van 23 mei 2017 en van Decisio van 30 mei 2018. Uit laatstgenoemd rapport volgt volgens de Winkeliersvereniging dat het inkomensverlies voor een gemiddelde winkelier in het gunstigste geval 5 à 6 procent is en in het ongunstigste geval 13 tot 50 procent. In individuele gevallen is een verlies boven de 70 procent niet uitgesloten. Voor een gemiddelde winkelier dreigt een verlies van een half tot twee jaarsalarissen in vier jaar tijd. De Winkeliersvereniging is van mening dat de minister in dit geval een bijzondere nadeelcompensatieregeling zou moeten hanteren om onevenredig nadeel te voorkomen.

25.1. De minister stelt zich op het standpunt dat door het treffen van de hiervoor genoemde verkeersmaatregelen mogelijke schade wordt beperkt. Ter zitting heeft de minister verder gesteld dat er geen ondernemingen failliet zullen gaan als gevolg van de werkzaamheden. De berekeningen in het rapport van Decisio vindt de minister niet overtuigend, omdat ze berusten op vele aannames. Verder is de minister van mening dat de bereikbaarheid van het Stadshart zowel tijdens als na de realisering van het gewijzigde tracé beter is dan in het oorspronkelijke tracébesluit uit 2011. De Regeling nadeelcompensatie voorziet ook voor het gewijzigde tracé op adequate wijze in een tegemoetkoming in schade, aldus de minister ter zitting.

25.2. De vergoeding van eventuele schade vanwege de realisering van het tracébesluit en het overleg daarover, is een aspect dat primair in het kader van een verzoek om schadevergoeding moet worden beoordeeld. Artikel 22 van de Tracéwet en de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014

bevatten hiervoor een regeling met afzonderlijke procedures en eigen rechtsbeschermingsmogelijkheden.

25.3. Zoals hiervoor uiteengezet is, zullen in Amstelveen verkeersmaatregelen worden getroffen die ten doel hebben het Stadshart bereikbaar te houden tijdens de aanlegfase van het tracé. Volgens het rapport van Decisio kunnen winkeliers, ondanks deze maatregelen, inkomensverlies lijden. De hoogte daarvan hangt volgens het rapport af van diverse factoren, waarbij met name de mogelijkheid om personeel flexibel in te zetten een sterke invloed heeft. In het kader van een verzoek om schadevergoeding zal aan de orde moeten komen welke betekenis deze factoren hebben voor de hoogte van de te vergoeden schade. De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat de schade voor de winkeliers in het Stadshart zo zal zijn dat de minister om deze reden het wijzigingsbesluit 2017 in redelijkheid niet heeft kunnen vaststellen.

#### Conclusie

26. Het beroep van de Winkeliersvereniging is niet-ontvankelijk voor zover het mede is ingesteld namens ASR Vastgoed Vermogensbeheer.

27. De beroepen van VvE Meander, [appellant sub 2 A] en [appellant sub 2 B] en dat van de Winkeliersvereniging, voor zover ontvankelijk, zijn ongegrond.

28. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

#### Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van Winkeliersvereniging Stadshart Amstelveen en anderen voor zover het is ingesteld namens ASR Vastgoed Vermogensbeheer niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van VvE Meander I Laagbouw, VvE Meander III Laagbouw, VvE Meander Toren I, VvE Meander Toren V en anderen, [appellant sub 2 A] en [appellant sub 2 B] en Winkeliersvereniging Stadshart Amstelveen en andere, voor zover ontvankelijk, ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. G. van der Wiel, voorzitter, en mr. G.T.J.M. Jurgens en mr. D.A. Verburg, leden, in tegenwoordigheid van mr. R.R. Jacobs, griffier.

w.g. Van der Wiel    w.g. Jacobs  
voorzitter    griffier

Uitgesproken in het openbaar op 27 februari 2019

717.