

ECLI:NL:RVS:2019:1573

Instantie	Raad van State
Datum uitspraak	15-05-2019
Datum publicatie	15-05-2019
Zaaknummer	201800650/1/R3
Rechtsgebieden	Bestuursrecht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 9 december 2017 heeft de staatssecretaris het tracébesluit "Spooromgeving Geldermalsen" vastgesteld.
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl JOM 2019/680

Uitspraak

201800650/1/R3.

Datum uitspraak: 15 mei 2019

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. appellant sub 1], wonend te Tricht, gemeente Geldermalsen,
 2. [appellant sub 2], wonend te Tricht, gemeente Geldermalsen,
 3. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B], beiden wonend te Tricht, gemeente Geldermalsen,
 4. [appellante sub 4], handelend onder de naam [bedrijf], gevestigd te Geldermalsen,
 5. [appellant sub 5], wonend te Tricht, gemeente Geldermalsen,
 6. [appellante sub 6], wonend te Tricht, gemeente Geldermalsen,
 7. [appellante sub 7] en anderen, gevestigd te Tricht, gemeente Geldermalsen, en anderen,
 8. [appellant sub 8], wonend te Tricht, gemeente Geldermalsen,
 9. [appellant sub 9], wonend te Tricht, gemeente Geldermalsen,
 10. Leefbaar Geldermalsen, gevestigd te Geldermalsen,
- appellanten,

en

de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 9 december 2017 heeft de staatssecretaris het tracébesluit "Spooromgeving Geldermalsen" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B], [bedrijf], [appellant sub 5], [appellante sub 6], [appellante sub 7] en anderen, [appellant sub 8], [appellant sub 9] en Leefbaar Geldermalsen beroep ingesteld.

De staatssecretaris heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht (hierna: het StAB-advies). [appellant sub 1], [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B], [appellant sub 8], [appellant sub 9] en de staatssecretaris hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

[bedrijf] en [appellante sub 7] en anderen hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 10 december 2018, waar zijn verschenen:

- [appellant sub 1];
- [appellant sub 2], bijgestaan door [gemachtigde A];
- [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B], bij monde van [appellant sub 3 A];
- [bedrijf], vertegenwoordigd door [gemachtigden B];
- [appellante sub 6], vertegenwoordigd door mr. M.F.A. Dankbaar, advocaat te Haarlem,
- [appellante sub 7] en anderen, vertegenwoordigd door [gemachtigden C];
- [appellant sub 8], vertegenwoordigd door [gemachtigde D];
- [appellant sub 9];
- de staatssecretaris, vertegenwoordigd door mr. A. Dane, ing. M.F.T. Poos, C.F.J. de Vries, mr. M.A. Versloot, ing. R.F. Breevoort, ir. T.W.M. Gunther, ing. M.A. Laarmans, ir. E.J. Vlijm en ing. C.J.M. Vernooij.

Overwegingen

Inleiding

1. Het project Spooromgeving Geldermalsen, dat met het tracébesluit mogelijk wordt gemaakt, bestaat uit de wijziging van een landelijke spoorweg, waarmee wordt beoogd de bruikbaarheid en betrouwbaarheid van die spoorweg te verbeteren. Daarvoor wordt de ligging van de sporen

aangepast en het aantal perrons op het station Geldermalsen uitgebreid. Tussen de aansluiting van de spoorlijn van en naar Dordrecht en het station Geldermalsen wordt een derde spoor met een lengte van circa 1500 m aangelegd en worden de sporen aangepast zodat langere goederentreinen kunnen worden ingehaald. In Tricht worden de huidige gelijkvloerse kruisingen met het spoor vervangen door onderdoorgangen. Ook wordt ten noorden van Tricht een nieuwe onderdoorgang onder het spoor gemaakt en een randweg aangelegd die aansluit op de bestaande wegenstructuur.

2. [bedrijf], [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 8] zijn ondernemers. Zij richten zich hoofdzakelijk tegen de randweg, die in het tracébesluit gedeeltelijk is voorzien op hun gronden.

[appellante sub 6] is eigenaar van een perceel aan de Lingedijk in Tricht waar een horecagelegenheid is gevestigd. Een gedeelte van het perceel is in het tracébesluit aangewezen voor een van de onderdoorgangen. [appellante sub 6] vreest problemen bij de exploitatie van de horecagelegenheid.

Leefbaar Geldermalsen is een politieke partij.

De overige appellanten zijn inwoners van Tricht die met name aanvoeren dat het tracébesluit leidt tot een toename van hinder. Het gaat hun vooral om trillinghinder, die volgens hen in de huidige situatie al te ernstig is. Zij menen dat de huidige hinder reden had moeten zijn voor sanering.

3. Ter zitting heeft [appellant sub 1] de beroepsgronden over het Trichtse voetpad en de invloed van het gebruik van stillere goederentreinen ingetrokken.

4. Hierna wordt eerst ingegaan op de ontvankelijkheid van het beroep van Leefbaar Geldermalsen. Daarna worden de door appellanten naar voren gebrachte beroepsgronden zoveel mogelijk per onderwerp gezamenlijk behandeld (de nummers verwijzen naar de eerste overweging over het onderwerp):

- geen verkenningsfase (6),
- inspraak (7),
- m.e.r.-beoordeling en alternatieven (8),
- schaal en leesbaarheid kaarten (12),
- randweg (13),
- trillingen (18),
- onderdoorgang Lingedijk (39),
- onderdoorgang Nieuwsteeg (47),
- verkeersgegevens (autoverkeer) (48),
- geluidhinder (50),
- veiligheid (54),
- landschappelijke inrichting nabij [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] (55),

- overige beroepsgronden [appellant sub 8] (56),
- overige beroepsgronden [appellant sub 2] (59).

Ontvankelijkheid Leefbaar Geldermalsen

5. Artikel 8:41 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) luidt:

"1. Van de indiener van het beroepschrift wordt door de griffier een griffierecht geheven.

(...)

4. De griffier deelt de indiener van het beroepschrift mede welk griffierecht is verschuldigd en wijst hem daarbij op het bepaalde in het vijfde en zesde lid.

5. Het griffierecht dient binnen vier weken na verzending van de mededeling van de griffier te zijn bijgeschreven op de rekening van het gerecht dan wel ter griffie te zijn gestort.

6. Indien het bedrag niet tijdig is bijgeschreven of gestort, is het beroep niet-ontvankelijk, tenzij redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de indiener in verzuim is geweest.

(...)"

5.1. Leefbaar Geldermalsen heeft niet binnen de daartoe gestelde termijn het verschuldigde griffierecht betaald. Niet is gebleken van omstandigheden op grond waarvan redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat Leefbaar Geldermalsen in verzuim is geweest. Daarom is het beroep van Leefbaar Geldermalsen niet-ontvankelijk.

Geen verkenningsfase

6. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] voeren aan dat zij geen invloed hebben kunnen uitoefenen op het kader waarbinnen het tracébesluit is opgesteld, omdat pas laat in het proces de keuze is gemaakt het project te realiseren via de tracéwetprocedure. Ten onrechte heeft geen verkenningsfase plaatsgevonden waarin de verschillende alternatieven voor het uiteindelijk gekozen tracé zijn verkend.

6.1. Het betoog strekt ertoe dat voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit een startbeslissing had moeten worden genomen en een verkenning had moeten worden uitgevoerd overeenkomstig hoofdstuk II van de Tracéwet zoals dat luidt sinds de inwerkingtreding op 1 januari 2012 van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten (hierna: Wijzigingswet).

6.2. In het overgangsrecht neergelegd in artikel III, eerste lid, van de Wijzigingswet is bepaald dat

indien een beslissing is genomen op grond van artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet (oud), onder meer hoofdstuk II van de Tracéwet zoals dat luidt na de inwerkingtreding van de Wijzigingswet niet van toepassing is op het desbetreffende project. Ingevolge artikel III, tweede lid, is het eerste lid van overeenkomstige toepassing op door de minister binnen een jaar na inwerkingtreding van de Wijzigingswet aan te wijzen projecten waarvoor de in het eerste lid bedoelde beslissing nog niet is genomen maar waarvan de verkenning zich reeds in een vergevorderd stadium bevindt.

Op 13 december 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu een besluit genomen waarmee een aantal projecten als zodanig is aangewezen (Staatscourant 2012, nr. 25926). Het gaat daarbij onder meer om projecten ter uitwerking van de voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (hierna: PHS), waaronder de trajecten Amsterdam-Utrecht-Eindhoven en Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen.

6.3. De staatssecretaris heeft toegelicht dat het besluit tot het vrijleggen van de Merwedelingelijn al dateert van 2004, waarna het project aanvankelijk door de gemeente is opgepakt als bestemmingsplanprocedure. In dat kader is gebleken van samenhang tussen dit project en de (uitvoering van de) PHS. Voor de uitvoering van de PHS-dienstregeling en de verbetering van de betrouwbaarheid is randvoorwaardelijk dat de capaciteit en robuustheid van het spoor rondom Geldermalsen worden uitgebreid en verbeterd. Het vrijleggen van de Merwedelingelijn maakt daar onderdeel van uit. Daarom is in 2014 besloten om dit project onderdeel te maken van de PHS en te betrekken in de tracéwetprocedure, aldus de staatssecretaris.

6.4. Gelet op de hiervoor bedoelde samenhang is de Afdeling van oordeel dat de staatssecretaris er terecht van is uitgegaan dat het vrijleggen van de Merwedelingelijn mede strekt tot uitwerking van de voorkeursbeslissing PHS. Dit heeft tot gevolg dat op basis van het overgangsrecht neergelegd in artikel III, eerste en tweede lid, van de Wijzigingswet, hoofdstuk II van de gewijzigde Tracéwet niet van toepassing is op dit tracé. Daarom was de staatssecretaris niet verplicht om op basis van die gewijzigde regeling een startbeslissing te nemen en een verkenning uit te voeren.

Inspraak

7. [appellant sub 2], [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B], [appellant sub 5] en [appellante sub 7] en anderen betogen dat de staatssecretaris onvoldoende heeft gedaan met de inspraak van de inwoners van Tricht. De staatssecretaris heeft geen van de aangedragen alternatieven en voorstellen overgenomen of serieus onderzocht. Volgens appellanten blijkt daaruit dat de uitkomst van de besluitvorming al op voorhand vaststond en dat geen daadwerkelijke en zorgvuldige afweging heeft plaatsgevonden.

7.1. [appellant sub 2] stelt in aanvulling hierop dat ProRail druk blijkt te hebben uitgeoefend op adviseurs van bepaalde belanghebbenden om te stoppen met hun werkzaamheden. Anders zouden zij in de toekomst geen opdrachten van ProRail meer tegemoet kunnen zien.

Ook is in Tricht volgens [appellant sub 2] het ernstige vermoeden gerezen dat deskundigen in opdracht van de staatssecretaris rauwe data hebben aangepast. Dat wil zeggen dat de overlast in de vorm van geluid, trillingen en luchtkwaliteit tijdens de onderzoeksperiode ineens significant lager was dan op andere momenten. Dit komt vermoedelijk doordat er destijds minder of minder zwaar beladen

treinen over het spoor zijn gestuurd.

[appellant sub 2] stelt verder dat de staatssecretaris in mededelingen aan de Tweede Kamer over het tracébesluit een kostenoverschrijding van 200 miljoen euro als grootste zorgenkind heeft aangemerkt en niet zozeer een zorgvuldige besluitvorming, behoorlijke belangenafweging of het minimaliseren van overlast en schade.

Uit het voorgaande trekt [appellant sub 2] de conclusie dat het tracébesluit niet voldoet aan de eis van het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak in besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden (hierna: Verdrag van Aarhus) dat inspraak wordt geboden op een moment waarop alle opties nog open zijn. Dit betekent volgens hem dat ook Richtlijn 2003/35/EG niet in acht is genomen. Daarnaast voert hij aan dat het Unierechtelijke doeltreffendheidsbeginsel is geschonden. Ook is volgens [appellant sub 2] gehandeld in strijd met het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (hierna: het Handvest).

7.2. De staatssecretaris stelt dat een transparant besluitvormingsproces is gevolgd waarin op diverse momenten inspraak mogelijk is geweest. Dit is toegelicht in paragraaf 2.3 van de toelichting van het tracébesluit. In de zienswijzennota is ingegaan op de zienswijzen die over het ontwerp-tracébesluit naar voren zijn gebracht. Naar aanleiding van de zienswijzen zijn wijzigingen aangebracht in de tekst van het besluit, de kaarten en de toelichting. Dit is toegelicht in paragraaf 2.5 van de toelichting. Belangrijke wijzigingen of aanvullingen zijn volgens de staatssecretaris dat nader onderzoek is gedaan naar trillingen op het tracé Utrecht-Geldermalsen, dat het ecologisch onderzoek is geactualiseerd vanwege de nieuwe versie van Aerius en dat een overwegveiligheidsanalyse is uitgevoerd vanwege het rijden van de twee extra intercity's.

De staatssecretaris is van mening dat er dan ook geen strijd is met de inspraakverplichtingen uit het Verdrag van Aarhus. Dit betekent dat er ook geen strijd met Richtlijn 2003/35/EG kan zijn. Overigens wijst de staatssecretaris er op dat de vraag naar de rechtstreekse werking van de bepalingen van de richtlijn alleen kan rijzen in gevallen van incorrecte implementatie of indien de volledige toepassing van de richtlijn niet daadwerkelijk is verzekerd. Daar is geen sprake van. De staatssecretaris wijst er ook op dat voor het tracé geen m.e.r.-plicht geldt.

7.3. Artikel 10, vierde lid, van de Tracéwet luidt:

"Bij het tracébesluit wordt aangegeven op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties betrokken zijn. Indien geen structuurvisie is vastgesteld, wordt bij het tracébesluit aangegeven wat de resultaten van de verkenning, bedoeld in artikel 3, zijn en verantwoording afgelegd over de wijze waarop burgers, maatschappelijke organisaties, betrokken bestuursorganen, en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg zijn betrokken bij die verkenning en de resultaten daarvan.

7.4. In paragraaf 2.3 van de toelichting is uiteengezet hoe burgers en maatschappelijke organisaties bij de besluitvorming zijn betrokken. In dit kader zijn onder meer twee enquêtes uitgevoerd, inloopavonden over verschillende onderwerpen georganiseerd en hebben gesprekken met en huisbezoeken bij verschillende omwonenden plaatsgevonden. Ook heeft onder meer overleg

plaatsgevonden met de Dorpsraad Tricht, de Werkgroep Spoor en de Werkgroep Trilvrij Tricht, is er een workshop georganiseerd voor direct omwonenden, zijn er projectpresentaties gegeven bij de gemeenteraad van Geldermalsen, is er voorlichtingsmateriaal samengesteld over geluid, trillingen, planschade en veiligheid, zijn er nieuwsbrieven verzonden en is er een website opgezet over het project, inclusief documentenbibliotheek.

7.5. De Afdeling stelt vast dat daarmee de mogelijkheid van inspraak is geboden. Bovendien heeft het ontwerp van het tracébesluit ter inzage gelegen en kon eenieder daarover zienswijzen naar voren brengen. De gevolgde procedure voldoet wat betreft de geboden inspraak dan ook aan de Tracéwet en de Awb.

7.6. Voor zover de bezwaren van appellanten voortkomen uit het gevoel dat er niets met hun inspraak is gedaan, overweegt de Afdeling als volgt. Bij de besluitvorming over tracébesluiten zijn meerdere, vaak tegenstrijdige, belangen betrokken. Dat de bestaande situatie moest worden aangepakt, hebben appellanten op zichzelf niet bestreden. Het behoort tot de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris om vervolgens, na afweging van alle betrokken belangen, tot een weloverwogen besluit te komen en dat besluit ten uitvoer te (laten) brengen. De enkele omstandigheid dat inspraak niet wordt overgenomen of dat er andere keuzes worden gemaakt dan de varianten of voorstellen die door omwonenden worden aangedragen, betekent niet dat die inspraak zonder serieuze bestudering daarvan of zonder gegronde redenen daarvoor terzijde is geschoven. De staatssecretaris heeft in de toelichting van het tracébesluit inzicht gegeven in de gemaakte afwegingen. In de zienswijzennota is antwoord gegeven op de over het ontwerp-tracébesluit naar voren gebrachte zienswijzen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de staatssecretaris hiermee toereikend gemotiveerd hoe hij is omgegaan met de resultaten van de inspraak.

7.7. Verder stelt de Afdeling vast dat [appellant sub 2] zijn stellingen over de beïnvloeding van adviseurs door ProRail en het aanpassen van data niet heeft onderbouwd. Dat de staatssecretaris in mededelingen aan de Tweede Kamer een kostenoverschrijding van 200 miljoen euro als grootste probleem zou hebben aangemerkt - wat daarvan ook zij - betekent niet dat daarmee vast staat dat alleen de kosten van belang zijn geacht in de besluitvorming. Dit acht de Afdeling overigens ook niet aannemelijk. Wat [appellant sub 2] heeft aangevoerd, biedt om deze redenen geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid of dat de betrokken belangen niet evenwichtig zijn afgewogen.

Op het punt waar [appellant sub 2] aanvoert dat de inspraak niet overeenkomstig het Verdrag van Aarhus is verlopen, kan in het midden blijven of dat verdrag in dit geval van toepassing is en zo ja, of [appellant sub 2] daar een beroep op kan doen. Uit wat hiervoor in deze uitspraak is overwogen volgt namelijk dat inspraak is geboden op een vroegtijdig moment waarop alle opties over het tracé nog open waren en doeltreffende inspraak kon plaatsvinden. Daarmee voldoet de geboden inspraak aan de eisen die het Verdrag van Aarhus - voor zover hier relevant - stelt. De Afdeling wijst ter vergelijking op haar uitspraken van 16 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2938, en 21 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:616. Strijd met Richtlijn 2003/35/EG kan er om deze reden in dit geval ook niet zijn.

Het Unierechtelijke doeltreffendheidsbeginsel strekt ertoe dat nationale (proces)regels de uitoefening van de door de rechtsorde van de Europese Unie verleende rechten in de praktijk niet onmogelijk of uiterst moeilijk maken. Gelet op het voorgaande is dit in dit geval niet aan de orde.

Ter zitting is vast komen te staan dat het beroep van [appellant sub 2] op het Handvest alleen gaat over de gang van zaken bij de inspraak. De Afdeling ziet in wat [appellant sub 2] heeft aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de staatssecretaris de uit het Handvest voortvloeiende rechten, voor zover toepasselijk, in dit kader niet in acht heeft genomen.

M.e.r.-beoordeling/alternatieven

8. [appellant sub 8] betoogt dat in de vormvrije m.e.r.-beoordeling van een te beperkte insteek is uitgegaan. Er heeft geen daadwerkelijke afweging plaatsgevonden, waarin is bezien welk alternatief de minst nadelige gevolgen heeft, zowel voor de ecologie in algemene zin als voor het woon- en leefklimaat van omwonenden. In plaats daarvan heeft de staatssecretaris zich beperkt tot de vraag of de al gemaakte keuze voor het tracé wettelijk inpasbaar is. De keuze voor het tracé van de randweg is alleen ingegeven door financiële motieven, omdat daarvoor maar één woning hoeft te worden aangekocht.

Ook de afweging over het geluid dat afkomstig is van de randweg is volgens [appellant sub 8] te beperkt gemaakt. In plaats van te kijken naar alternatieve scenario's of liggingen van de randweg waardoor mogelijk minder bewoners worden getroffen door overlast, is alleen bezien of de al gemaakte keuze past binnen de normen van de Wet geluidhinder. Een totaaloverzicht van de belasting op de alle woningen langs de randweg, zowel voor als na aanleg van die weg, ontbreekt. Daarnaast wordt in de m.e.r.-beoordeling ten onrechte vermeld dat bij alle wegen die de randweg doorkruist geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en dat om die reden geen maatregelen aan de orde zijn. Voor de Meersteeg klopt dit in ieder geval niet volgens [appellant sub 8].

8.1. De staatssecretaris stelt dat alternatieven of varianten als bedoeld in artikel 7.23, eerste lid, van de Wet milieubeheer, alleen onderzocht moeten worden als er een besluitmilieueffectrapport moet worden opgesteld. In dit geval is dat niet gebeurd en bestond daarvoor ook geen wettelijke verplichting. Het tracébesluit is niet m.e.r.-beoordelingsplichtig in de zin van artikel 7.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer, wat appellanten ook niet bestrijden. Dat laat onverlet dat ook voor projecten die beneden de voor de m.e.r.-beoordeling gedefinieerde drempelwaarden blijven, geldt dat op grond van artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit milieueffectrapportage (hierna: het Besluit m.e.r.) het bevoegd gezag zich ervan moet vergewissen of een activiteit aanzienlijke milieugevolgen kan hebben. Daarvoor heeft Arcadis een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. De conclusie hiervan luidt dat, uitgaande van de mitigerende maatregelen die in het rapport worden genoemd, belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Om die reden is het niet wettelijk verplicht een formele m.e.r.-procedure te doorlopen.

De staatssecretaris benadrukt overigens dat, ondanks dat in het kader van een vormvrije m.e.r.-beoordeling alleen hoeft te worden gekeken of de voorgenomen activiteit belangrijke nadelige milieugevolgen heeft, ter voorbereiding van het tracébesluit toch ook naar andere varianten voor de randweg is gekeken.

8.2. Artikel 7.2, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer luidt:

"Bij algemene maatregel van bestuur worden de activiteiten aangewezen ten aanzien waarvan het

bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

Het vierde lid luidt:

"Terzake van de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, onder b, worden de categorieën van besluiten aangewezen in het kader waarvan het bevoegd gezag krachtens de artikelen 7.17 of 7.19 moet beoordelen of die activiteiten de in dat onderdeel bedoelde gevolgen hebben, en indien dat het geval is, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport moet worden gemaakt."

Artikel 7.23, aanhef en onder d, luidt:

"Een milieueffectrapport bevat ten minste een beschrijving van de redelijke alternatieven, die relevant zijn voor de activiteit en de specifieke kenmerken ervan, met opgave van de belangrijkste motieven voor de gekozen optie, in het licht van de milieueffecten van de activiteit."

Categorie D2.2 in de bijlage bij het Besluit m.e.r. is: "Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies."

Hiervoor gelden als drempelwaarden: "a. de aanleg van een nieuwe trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer is gelegen van de grens van de voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming, voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage;

b. de wijziging of uitbreiding van een trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie indien deze bestaat uit een uitbreiding van de tram- of spoorweg met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer of meer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage."

Artikel 2, vijfde lid, van het Besluit m.e.r., voor zover van belang, luidt:

"Voor zover in de bijlage, onderdeel D, categorieën van gevallen zijn aangegeven, geldt de verplichting tot het toepassen van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 van de Wet milieubeheer:

a. in zodanige gevallen en

b. in overige gevallen waarin op grond van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling (hierna: m.e.r.-richtlijn) niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. In deze bijlage bij de m.e.r.-richtlijn zijn kenmerken van het project, waaronder cumulatie met andere projecten, plaats van het project en kenmerken van het potentiële effect als omstandigheden genoemd."

8.3. Niet in geschil is dat het tracébesluit valt onder categorie D2.2 in de bijlage bij het Besluit m.e.r.. Ook niet in geschil is dat de drempelwaarden voor die categorie niet worden overschreden. Dit betekent dat de staatssecretaris alleen een vormvrije m.e.r.-beoordeling moest doen als bedoeld in artikel 2, vijfde lid, aanhef en onder b van het Besluit m.e.r. Voor deze vormvrije m.e.r.-beoordeling geldt niet de plicht om alternatieven te beschrijven. Daarom faalt het betoog in zoverre.

8.4. Het betoog dat de uitkomst van de gemaakte keuzen alleen voortkomt uit financiële overwegingen mist feitelijke grondslag. Uit de m.e.r.-beoordeling en uit de overige onderzoeksrapporten die aan het tracébesluit ten grondslag zijn gelegd, blijkt voldoende dat ook andere overwegingen - waaronder verkeersveiligheid en landschappelijke inpasbaarheid - leidend zijn geweest in de besluitvorming. In aanvulling daarop overweegt de Afdeling dat de vaststelling van een tracébesluit een belangenafweging vergt waarbij, naast ruimtelijke belangen, ook politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol spelen. Het is dus niet zo dat financiële overwegingen in het geheel niet in de afweging mochten worden betrokken.

8.5. Tot slot gaat de m.e.r.-beoordeling voor de Meersteeg terecht niet uit van een reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidhinder.

8.6. Artikel 1 van de Wet geluidhinder, voor zover nu van belang, luidt:

"In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder reconstructie van een weg: een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van artikel 100, dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd."

8.7. De Meersteeg wordt door het tracébesluit niet fysiek gewijzigd. Ook de maximale snelheid op die weg blijft gehandhaafd. Gelet daarop valt de situatie aan de Meersteeg niet onder de in artikel 1 van de Wet geluidhinder opgenomen definitie van een reconstructie van een weg.

Het betoog faalt.

9. Daarnaast kan [appellant sub 8] kan zich niet verenigen met de wijze waarop de m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd. Hij betoogt dat deze, door het tegen elkaar wegstrepen van positieve en negatieve effectscores, te grofmazig is en om die reden een vertekend beeld als uitkomst heeft. Voor zover dat niet al het beoogde resultaat heeft, wordt nog meer afstand genomen en wordt alleen nog maar gekeken naar de vraag wat het project toevoegt aan de al bestaande hinder. De conclusie van de m.e.r.-beoordeling is dan ook ten onrechte dat geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van het tracébesluit en dat daarom geen formele m.e.r.-beoordelingsprocedure behoeft te worden doorlopen.

Verder zijn volgens [appellant sub 8] op het punt van ruimtebeslag de gevolgen van het tracébesluit voor de agrarische ondernemingen die door het besluit worden getroffen ten onrechte niet in de

besluitvorming betrokken.

9.1. De staatssecretaris stelt dat in de m.e.r.-beoordeling aan de hand van de selectiecriteria als bedoeld bijlage III van de m.e.r.-richtlijn is beoordeeld of uitgesloten is dat het project belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Deze criteria hebben onder meer betrekking op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect. Omdat ten tijde van de m.e.r.-beoordeling wel aandacht is gevraagd voor de gevolgen van water en archeologie, is in het ontwerp rekening gehouden met effecten op de grondwaterstand, de waterkering, het bergend vermogen en het doorstroomprofiel van de Linge en de watergangen die worden gekruist. De conclusie van het rapport is dat uitgaande van de mitigerende maatregelen belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

9.2. Ter uitvoering van artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r., heeft de staatssecretaris een vormvrije m.e.r.-beoordeling laten uitvoeren. Het resultaat daarvan is neergelegd in het onderzoeksrapport 'Vormvrije M.E.R.-beoordeling spooromgeving Geldermalsen' van Arcadis van 20 januari 2017. In dit rapport wordt voor de verschillende thema's (zijnde: geluid, luchtkwaliteit, trillingen, externe veiligheid, bodem, water, natuur, landschap en cultuurhistorie, archeologie, grondgebruik - waaronder ook het ruimtebeslag valt - en verkeers- en sociale effecten) gezien welke effecten te verwachten zijn als gevolg van het tracébesluit. Het resultaat daarvan is schematisch weergegeven in tabel 4-1 van dit rapport. Omdat voor water en archeologie belangrijke nadelige milieugevolgen zonder aanvullend onderzoek en aanvullende maatregelen op voorhand niet met zekerheid uit te sluiten zijn, is in het besluit rekening gehouden met effecten op de grondwaterstand, de waterkering, het bergend vermogen en het doorstroomprofiel van de Linge en de watergangen die worden gekruist. Daarmee worden belangrijke nadelige gevolgen voor water uitgesloten. Ook op het punt van archeologie wordt door nader onderzoek, dat deels al is uitgevoerd, bij de benodigde ruimtelijke besluiten rekening gehouden met eventuele aanwezige archeologische waarden en worden waar mogelijk maatregelen getroffen om deze archeologische waarden in de bodem ongestoord te behouden. Het resultaat hiervan is dat op elk van de thema's die in het rapport zijn gezien belangrijke nadelige milieugevolgen worden uitgesloten. Daarom wordt het totale effect van het project inclusief maatregelen door Arcadis positief beoordeeld. Anders dan [appellant sub 8] betoogt, is van het tegen elkaar wegstrepen van positieve en negatieve effectscores geen sprake.

Het betoog faalt.

10. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] betogen dat ten onrechte geen onderzoek is verricht naar alternatieve trajecten voor het vrijleggen van de MerwedeLingelijn die minder impact hebben op de omgeving, in welk kader ook een gezondheidseffectscreening had moeten worden verricht. Hierover voeren zij aan dat de variant waarbij de MerwedeLingelijn ten noorden van Tricht naar Culemborg afbuigt tot aanzienlijk minder overlast voor omwonenden leidt en tegelijk voor de landelijke spoorverbindingen een optimalisatieslag betekent. In de besluitvorming is onder meer benoemd dat de verlegging van de MerwedeLingelijn naar Culemborg wordt gezien als het weggeven van de functie van een regionaal knooppunt. Volgens [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] zijn daarmee oneigenlijke, niet ruimtelijk relevante argumenten beslissend geweest bij de keuze voor het tracé.

10.1. De staatssecretaris stelt dat de wens voor het vrijleggen van de MerwedeLingelijn al is terug te voeren op het programma Herstelplan spoor 2e fase uit 2004. In 2010 is daarvoor een eerste verkenning van alternatieve oplossingen uitgevoerd van de spoorkruisingen. Het resultaat daarvan is neergelegd in het rapport 'Vrijleggen MerwedeLingelijn Verkenning spoorkruisingen in Tricht' van Movares van 7 juli 2010. Verder heeft de staatssecretaris toegelicht dat de variant waarbij de

MerwedeLingelijn ten noorden van Tricht naar Culemborg afbuigt in het kader van de besluitvorming over dit tracébesluit niet meer betrokken is als een realistisch alternatief. De aanleg van een nieuw tracé Beesd-Culemborg valt volgens de staatssecretaris buiten de basisaanpak in Nederland om zoveel mogelijk met kleine maatregelen de capaciteit van het bestaande spoor te vergroten. Daarnaast is deze variant financieel niet haalbaar, omdat hiervoor een nieuwe spoorlijn van circa 6 km vanuit Beesd naar Culemborg nodig is, waarbij drie wegen moeten worden doorkruist, en ook de perroncapaciteit van station Culemborg moet worden uitgebreid. Tot slot is deze variant volgens de staatssecretaris ook vanuit het spoorgebruik een onlogische keuze.

10.2. Over de vraag in hoeverre de staatssecretaris in dit geval gehouden was in het kader van de besluitvorming over het tracébesluit alternatieve trajecten te onderzoeken, verwijst de Afdeling naar wat daarover onder 6.4. en 8.3. is overwogen.

Daarnaast overweegt de Afdeling dat de staatssecretaris beleidsvrijheid heeft bij het vaststellen van het tracébesluit. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de staatssecretaris voldoende gemotiveerd waarom de variant waarbij de MerwedeLingelijn ten noorden van Tricht naar Culemborg afbuigt niet (meer) betrokken is als realistisch alternatief. Het aangevoerde biedt geen grond voor het oordeel dat de betrokken belangen zo onevenwichtig zijn afgewogen dat de staatssecretaris hier niet in redelijkheid toe heeft kunnen beslissen.

Het betoog faalt.

11. [appellant sub 5] voert aan dat financiële overwegingen de overhand hebben gekregen.

11.1. Bij de vaststelling van een tracébesluit mogen de kosten van maatregelen en voorzieningen een rol spelen in de belangenafweging. [appellant sub 5] heeft niet toegelicht waarom de door de staatssecretaris bij de door hem gemaakte afweging wat betreft de kosten van maatregelen en voorzieningen de betrokken belangen niet op evenwichtige wijze heeft afgewogen. Daarom slaagt het betoog niet.

Schaal en leesbaarheid kaarten

12. [appellant sub 1] betoogt dat het tekenwerk van de kaarten die deel uitmaken van het tracébesluit op te kleine schaal en bovendien onvolledig is uitgevoerd. Volgens [appellant sub 5] is verder de maatvoering op de tekeningen slecht leesbaar. Daarom kan op grond van die kaarten de rechtmatigheid van het tracébesluit niet worden beoordeeld.

12.1. De staatssecretaris stelt dat de detailkaarten van het tracébesluit een schaal van 1:2000 hebben en daarmee voldoen aan artikel 10, eerste lid, aanhef en onder e, van de Tracéwet. Appellanten maken volgens de staatssecretaris niet duidelijk op welke punten de tekeningen onduidelijk of onvolledig zouden zijn.

12.2. Artikel 10, eerste lid, van de Tracéwet luidt:

"Het tracébesluit bevat ten minste:

[...]

e. de aanduiding op een of meer topografische of geografische kaarten van het verloop en de geografische omvang van het werk, waarbij gebruik wordt gemaakt van een of meer detailkaarten met een schaal van ten minste 1:2500 en van een of meer overzichtskaarten;

[...]."

12.3. De detailkaarten van het tracébesluit hebben een schaal van 1:2000 en voldoen daarmee aan artikel 10, eerste lid, aanhef en onder e, van de Tracéwet. [appellant sub 1] en [appellant sub 5] hebben niet onderbouwd waarom de kaarten niettemin onduidelijk of onvolledig zouden zijn. Daarom faalt het betoog.

Randweg

[appellante sub 7] en anderen

13. [appellante sub 7] en anderen stellen dat het tracébesluit onvoldoende recht doet aan hun belangen bij exploitatie van hun bedrijfslocaties en daarnaast een ernstige aantasting vormt voor het woongenot op de locaties [locatie 1] en [locatie 2]. Daarover voeren zij aan dat het gekozen tracé loopt over hun huiskavel en de fruitopstanden die tot hun volwaardig fruitteeltbedrijf behoren. Volgens [appellante sub 7] en anderen heeft de staatssecretaris dit in de besluitvorming onvoldoende onderkend en is onvoldoende feitelijk onderzoek verricht naar de gevolgen van het tracébesluit en de effectiviteit van de landschappelijke inpassingsmaatregelen waarin het besluit voorziet. [appellante sub 7] en anderen waren graag een inhoudelijke dialoog aangegaan over de noodzaak van verwerving van (een deel van) de gronden aan de [locatie 1A] en [locatie 2], afgezet tegen hun belangen bij het behoud van een volwaardig en duurzaam agrarisch bedrijf op die locatie. Dat het maar om een klein percentage van het totale grondareaal van [appellante sub 7] en anderen gaat, vormt op zichzelf onvoldoende rechtvaardiging voor de gemaakte keuze. Zij stellen vermogensschade te lijden omdat hun woningen en andere onroerende zaken als gevolg van het tracébesluit in waarde zullen dalen.

13.1. De staatssecretaris stelt dat een deel van het perceel van [appellante sub 7] en anderen nodig is om de randweg te realiseren. Voor het ontwerp is uitgegaan van een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag, waarbij de huiskavel vanwege de ligging tot de sportvelden niet versnipperd wordt. Het benodigde ruimtebeslag bedraagt ongeveer 7 procent van de huiskavel, die momenteel in gebruik is als perenboomgaard. Volgens de staatssecretaris is het benodigde perceel op de kopkokers en halverwege en langs de westgrens voorzien van wendakkers en een windkering/-haag. Verder blijft de bereikbaarheid aan de oostzijde gegarandeerd doordat het perceel nog steeds via een pad over de naastgelegen percelen op de huiskavel van de eigenaar ontsloten blijft. Voor de verwerving van de betreffende gronden wordt bovendien uitgegaan van volledige schadeloosstelling. Volgens de staatssecretaris is bij de voorbereiding van het (ontwerp-)tracébesluit zorgvuldig onderzoek verricht naar de effecten van de voorgenomen plannen op de omgeving. De staatssecretaris benadrukt dat het gelet op het stadium van besluitvorming in 2013 te vroeg was voor concreet overleg over

grondverwerving, maar dat later voldoende mogelijkheden zijn geboden zich uit te spreken over de besluitvorming in zijn algemeenheid en het tracé van de randweg in het bijzonder.

Voor het woongenot op het adres [locatie 1] wijst de staatssecretaris erop dat de kortste afstand tussen de aan te leggen randweg en de woningen ongeveer 170 m bedraagt. Gelet op deze afstand en omdat de randweg en de woningen van elkaar worden gescheiden door een boomgaard en bebouwing, bestaat er vanuit de woningen geen direct zicht op de randweg. Ook acht de staatssecretaris van belang dat ter plaatse geen overschrijding plaatsvindt van de grenswaarden voor de geluidsbelasting en de concentratie stikstofdioxide en fijnstof.

De kortste afstand tussen de woning op het adres [locatie 2] en de randweg bedraagt volgens de staatssecretaris ongeveer 65 m, waarop zich percelen en bebouwing van derden bevinden. Vanuit de woning bestaat een beperkt zicht op de randweg. In het landschapsplan is beschreven hoe de randweg in het landschap wordt ingepast, waarbij expliciet ook aandacht is besteed aan de ligging van deze woning. Onderdeel van de inpassing is om aan de achterzijde van de woning langs de randweg een bomensingel aan te planten met een lage haag. Aan de voorzijde zal het zicht op de randweg grotendeels ontnomen worden door de bebouwing op het perceel [locatie 3] en de boomgaard. Zo worden de ruimtelijke effecten voor de woning op de [locatie 2] zo beperkt mogelijk gehouden. Verder is uit onderzoek gebleken dat geen grenswaarden voor geluidsbelasting en luchtkwaliteit zullen worden overschreden, aldus de staatssecretaris.

13.2. Voor de uitvoering van het tracébesluit is van [appellante sub 7] en anderen een strook grond nodig aan de rand van de perenboomgaard met een oppervlakte van 6.158 m². Op dit moment wordt het perceel van [appellante sub 7] en anderen begrensd door een dichte haag en een watergang of sloot. Deze scheiden de perenboomgaard af van de sportvelden die ten noordwesten van het perceel liggen.

13.3. [appellante sub 7] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat door de verwerving van hun gronden de bedrijfsvoering moet worden gestaakt. In dit verband acht de Afdeling van belang dat [appellante sub 7] en anderen in gesprek zijn over compensatie van de te verwerven gronden, tegen de achtergrond dat [appellante sub 7] en anderen voor eventueel verlies van gronden volledig zullen worden gecompenseerd.

13.4. Schade door verwerving van gronden die benodigd zijn voor de aanleg van het tracé in het kader van de toekenning van een schadeloosstelling komt op grond van de Onteigeningswet voor vergoeding in aanmerking. Uitgangspunt hiervan is een volledige schadeloosstelling.

Voor eventuele resterende schade vanwege de realisering van het tracébesluit kan op grond van artikel 22, van de Tracéwet, bezien in samenhang met artikel 15, tweede lid, van het Tracébesluit, een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat de schade voor [appellante sub 7] en anderen zo zal zijn dat de staatssecretaris het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen nemen.

13.5. Waar [appellante sub 7] en anderen betogen dat zij onevenredig nadeel ondervinden van het tracébesluit omdat de randweg is voorzien tussen de bestaande waterweg en hun perceel, zodat het

voor derden gemakkelijker wordt hun perceel ongeoorloofd te betreden, maakt dat het voorgaande niet anders. Niet aannemelijk is dat als gevolg van het tracébesluit zo'n groot risico op ongeoorloofde betreding ontstaat dat dat het gekozen tracé onrechtmatig maakt.

13.6. De staatssecretaris heeft verder toegelicht bij de voorbereiding van het ontwerp-tracébesluit zorgvuldig onderzoek te hebben verricht naar de effecten van de voorgenomen plannen op de omgeving. Ten behoeve van deze onderzoeken heeft, indien noodzakelijk, feitelijk onderzoek plaatsgevonden op representatieve locaties. Indien het feitelijk onmogelijk is om een locatie te betreden, zoals bij de eigendommen van [appellante sub 7] en anderen omdat toestemming daarvoor ontbrak, is gekozen voor andere representatieve locaties. Daarbij kan gedacht worden aan bodemonderzoek op naastgelegen percelen. Daarnaast is voor onderzoeken naar bijvoorbeeld geluid of luchtkwaliteit het betreden van het terrein niet noodzakelijk en kan waar nodig gebruik worden gemaakt van bureauonderzoek, luchtfoto's en andere waarnemingen. Verder hebben [appellante sub 7] en anderen niet geconcretiseerd op welke onderdelen zij de onderzoeksrapporten onduidelijk of inhoudelijk onjuist vinden.

Gelet op het voorgaande volgt de Afdeling [appellante sub 7] en anderen niet in het betoog dat onvoldoende feitelijk onderzoek is verricht naar de gevolgen van het tracébesluit en de mogelijkheid tot inpassing. Over de communicatie in het kader van de besluitvorming heeft de staatssecretaris naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid kunnen vinden dat concreet overleg over de verwerving van de gronden naar aanleiding van de brief van [appellante sub 7] van 9 augustus 2013, gelet op de fase van besluitvorming op dat moment, nog niet aan de orde was. Voor zover het betoog ook over de later in de besluitvorming door de staatssecretaris geboden inspraakmogelijkheden gaat, verwijst de Afdeling naar wat daarover onder 7.5 en 7.6 is overwogen.

13.7. Over het woon- en leefklimaat van de woningen aan de [locatie 1] overweegt de Afdeling als volgt. Het aangevoerde biedt geen grond voor twijfel aan de hierover door de staatssecretaris gegeven toelichting. Omdat vanuit de woningen geen direct zicht bestaat op de randweg en aanleg van de randweg ook niet leidt tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden voor de geluidsbelasting en grenswaarden voor de concentratie stikstofdioxide en fijnstof, kan het betoog dat het tracébesluit ter plaatse leidt tot een ernstige aantasting van het woongenot niet worden gevolgd.

13.8. De woning aan de [locatie 2] ligt op een afstand van ongeveer 65 m van de randweg. Ter zitting is gebleken dat met name wordt gevreesd voor overlast als gevolg van schijnende koplampen in de woning. In dit kader heeft de staatssecretaris toegezegd dat de in het landschapsplan beschreven lage haag aan de achterzijde van de woning zal worden gerealiseerd en dat de keuze voor de beplanting zo zal zijn, dat deze haag ook in de winter zijn afscherpende functie behoudt. Verder zal de randweg ook ter hoogte van deze woning niet leiden tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden voor de geluidsbelasting en de grenswaarden voor concentratie stikstofdioxide en fijnstof. Daarom kan ook hier het betoog dat het tracébesluit ter plaatse leidt tot een ernstige aantasting van het woongenot niet worden gevolgd.

13.9. Het betoog faalt.

14. [appellant sub 8] betoogt dat er in het tracébesluit aan wordt voorbijgegaan dat de randweg waarin het besluit voorziet zijn woon- en bedrijfsperceel doorsnijdt. De voor hem ingrijpende gevolgen hiervan zijn volgens [appellant sub 8] niet in de besluitvorming betrokken. Dit klemt temeer omdat

alleen schadevergoeding zal worden uitgekeerd voor het aantal m² grond dat [appellant sub 8] zal moeten afstaan en niet voor de andere schade en overlast die hij van het bestreden besluit zal ondervinden. Deze regeling volstaat volgens [appellant sub 8] dan ook niet.

14.1. De staatssecretaris stelt dat met [appellant sub 8] gesprekken plaatsvinden over de verwerving van de voor het tracé benodigde gronden en dat uitgangspunt hiervan een volledige schadeloosstelling is. Indien [appellant sub 8] meent ook daarnaast nog schade te lijden kan hij hiervoor op grond van artikel 22 van de Tracéwet, gezien in samenhang met artikel 15, tweede lid, van het Tracébesluit een verzoek indienen voor nadeelcompensatie.

14.2. De randweg waarin het tracébesluit voorziet doorsnijdt het perceel van [appellant sub 8] op de plek waar nu een kersenboomgaard gelegen is. Hiervoor is een stuk grond met een oppervlakte van ongeveer 1560 m² nodig. Ter zitting heeft de staatssecretaris hierover nog toegelicht dat er gekeken is naar andere oplossingen, maar dat er geen uitvoering van het tracé mogelijk was waarin het perceel van [appellant sub 8] in zijn geheel kon worden ontzien. Daarnaast moet als gevolg van dit tracé één woning worden verwijderd en waren andere uitvoeringen ten koste gegaan van meer woningen.

14.3. Vast staat dat het gekozen tracé ingrijpende gevolgen zal hebben voor de kersenboomgaard en het handelsbedrijf van [appellant sub 8] heeft echter niet aannemelijk gemaakt dat door de verwerving van de gronden die nodig zijn voor het tracébesluit de bedrijfsvoering moet worden gestaakt. In dit verband acht de Afdeling van belang dat het bedrijf van [appellant sub 8] meer omvat dan alleen de kersenteelt. Verder zal [appellant sub 8] voor het nadeel dat hij lijdt door verlies van de grond die hij voor het tracébesluit moet afstaan op basis van volledige schadeloosstelling worden gecompenseerd en kan hij voor eventuele resterende schade op grond van artikel 22 van de Tracéwet, gezien in samenhang met artikel 15, tweede lid, van het Tracébesluit een verzoek indienen om nadeelcompensatie. Zoals de staatssecretaris heeft toegelicht geschiedt de schadevergoeding in beginsel in geld, maar kan, afhankelijk van de omstandigheden van het geval, in voorkomende gevallen ook in de schade worden voorzien door het aanbieden van vervangende grond en/of andere feitelijke voorzieningen. Gesprekken hierover tussen [appellant sub 8] en de staatssecretaris zijn inmiddels ook gaande. De vraag of de regelingen voor toekenning van schadeloosstelling volstaan, zoals door [appellant sub 8] wordt betwist, staat in deze procedure niet ter beoordeling.

Gelet op het voorgaande acht de Afdeling niet aannemelijk dat de schade voor [appellant sub 8] zo zal zijn, dat de staatssecretaris het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen nemen.

Het betoog faalt.

[bedrijf]

15. [bedrijf] voert aan dat de randweg haar perceel splitst. Op het zuidelijke deel staat de huidige bedrijfsbebouwing. Het noordelijke deel wordt een agrarisch restperceel zonder waarde voor het bedrijf. Op de lange termijn is dit perceelsgedeelte volgens [bedrijf] nodig voor uitbreiding van het bedrijf. Uitbreiding in noordelijke richting sluit namelijk beter aan op de bestaande bedrijfsprocessen dan uitbreiding in oostelijke richting, die volgens de staatssecretaris nog mogelijk is. Bovendien zijn de mogelijkheden voor uitbreiding in oostelijke richting sowieso beperkt.

[bedrijf] heeft twee alternatieven voor de ligging van de randweg aangedragen die volgens haar niet of minder bezwaarlijk voor haar zijn. Het eerste alternatief is een aansluiting van de randweg op het bestaande tracé van de Weistraat. Het tweede is een versprongen aansluiting op de Langstraat.

15.1. De staatssecretaris stelt dat zowel het huidige bestemmingsplan als het in voorbereiding zijnde nieuwe bestemmingsplan "Buitengebied 2018" niet voorziet in uitbreiding van het bedrijf van [bedrijf] op het noordelijke deel van het perceel. Uitbreiding op het zuidelijke deel is wel mogelijk. Volgens de staatssecretaris blijkt uit een gemeentelijke verkenning dat uitbreiding van het bedrijf aan de oostelijke zijde ook mogelijk is. Daarin staat ook dat de randweg een structurerend element in het landschap is. Met het oog op het dorpse karakter van Tricht en een goede ruimte inpassing is bedrijfsbebouwing op korte afstand van deze weg volgens de verkenning niet wenselijk.

De door [bedrijf] naar voren gebrachte alternatieven vindt de staatssecretaris niet aanvaardbaar. Het eerste alternatief, waarbij de randweg aansluit op het kruispunt Langstraat-Weistraat, is volgens de staatssecretaris geen optie, omdat de Weistraat niet geschikt is voor doorgaand vrachtverkeer. Bovendien zou de karakteristieke Walnotenlaan in de verdrinking komen. Het tweede alternatief heeft volgens de staatssecretaris als nadeel dat er twee T-splitsingen dicht bij elkaar zouden komen. Daarnaast zou de bocht naar de Langstraat te scherp worden, aldus de staatssecretaris.

15.2. Vast staat dat de rondweg gedeeltelijk is voorzien op gronden die [bedrijf] in eigendom heeft. [bedrijf] heeft schetsen overgelegd voor een mogelijke uitbreiding van haar bedrijfsbebouwing op deze gronden. Hoewel [bedrijf] naar voren heeft gebracht dat zij met de gemeente in overleg is over het planologisch mogelijk maken van deze uitbreiding, heeft dat er in ieder geval niet toe geleid dat een procedure voor het wijzigen van het bestemmingsplan is gestart. [bedrijf] heeft ook niet aannemelijk gemaakt dat door een bevoegd orgaan van de gemeente is toegezegd dat de benodigde planologische medewerking zal worden verleend. In zoverre is dan ook geen sprake van een concreet voornemen van [bedrijf] dat door het tracébesluit onmogelijk wordt gemaakt. Dit neemt niet weg dat de uitvoering van het tracébesluit ertoe zal leiden dat [bedrijf] een deel van haar eigendom verliest en dat een eventuele toekomstige uitbreiding van het bedrijf niet meer kan worden gerealiseerd op de wijze die volgens [bedrijf] het beste is voor het bedrijf.

Volgens [bedrijf] kan de staatssecretaris dit nadeel voorkomen door de randweg uit te voeren volgens de door haar aangedragen alternatieven. Het eerste alternatief van [bedrijf], een aansluiting van de randweg meer naar het noorden bij de Weistraat, zou echter nopen tot het treffen van ingrijpende wijzigingen aan de Weistraat en de daaraan gelegen woonpercelen. Aan het tweede alternatief kleven verkeerskundige bezwaren, gelet op de relatief scherpe bocht die de randweg zou moeten maken en het feit dat er op korte afstand van elkaar twee afslagen op de Langstraat zouden moeten worden gerealiseerd. Daarom is de Afdeling van oordeel dat de staatssecretaris in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de variant van de randweg die in het tracébesluit is voorzien.

16. [bedrijf] voert ook aan dat het wegprofiel, inclusief berm en ligging van de fietspaden, van de randweg onnodig beslag legt op haar perceel. Volgens de zienswijzennota zou een vrijliggend fietspad nodig zijn. Het zou volgens [bedrijf] veel logischer zijn om die aan de noordkant van de randweg aan te leggen. Dat sluit aan bij de richting die de meeste fietsers op zullen gaan. Ook is dit volgens haar veiliger in verband met het vrachtverkeer dat van en naar het bedrijfsterrein rijdt.

16.1. De staatssecretaris stelt dat een vrijliggend fietspad ten noorden van de randweg leidt tot een

verkeersonveilige situatie ten oosten van het spoor vanwege de aansluiting op de Willem Mechteldstraat. Het scheiden van fietsers en wandelaars van de rijloper voor gemotoriseerd verkeer dient ertoe om de onderdoorgang met toeritten zo klein en zo kort mogelijk te houden. Ook is de veiligheid daarbij gebaat, aangezien op de weg 60 km/u gereden mag worden, aldus de staatssecretaris.

16.2. Uit detailkaart 2 van het tracébesluit volgt dat, zoals de staatssecretaris stelt, als het fietspad ten noorden van de randweg zou worden voorzien, fietsers bij de aansluiting op de Willem Mechteldstraat de randweg zouden moeten oversteken. Gelet hierop heeft de staatssecretaris in redelijkheid meer gewicht kunnen toekennen aan de verkeerskundige belangen die gemeoid zijn met de locatie van het fietspad zoals die in het tracébesluit is voorzien dan aan het belang van [bedrijf] gevrijwaard te blijven van een inbreuk op haar eigendommen.

17. [bedrijf] stelt dat de staatssecretaris onvoldoende rekening heeft gehouden met haar bedrijfsbelangen. Zij verwijst naar de uitspraak van de Afdeling van 29 december 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AR8375. Volgens [bedrijf] had de staatssecretaris meer onderzoek moeten doen naar de schade die het tracébesluit veroorzaakt.

17.1. De staatssecretaris schat de verwachte schade van [bedrijf] als zeer gering in. Zo zal volgens hem de huidige bedrijfsvoering niet worden beperkt, zal de ontsluiting van en naar het bedrijf verbeteren, komt er een eigen toerit en resteren er nog mogelijkheden voor het bedrijf om uit te breiden. De gronden van [bedrijf] die nodig zijn voor het tracé zullen op basis van volledige schadeloosstelling worden verworven, aldus de staatssecretaris.

17.2. In de door [bedrijf] genoemde uitspraak is overwogen:

"2.4.5. De aanleg van de Hanzelijn kan negatieve gevolgen hebben voor betrokkenen, zoals in dit geval verlies en waardevermindering van gronden en mogelijke beperking van de bedrijfsvoering. De Afdeling dient te beoordelen of verweerder bij afweging van de betrokken belangen in redelijkheid tot het tracébesluit kon besluiten. Hierbij dient onder meer te worden betrokken of verweerder heeft onderzocht welke schade mogelijk kan optreden en of hierbij sprake is van zodanige schade dat deze zwaarder zou moeten wegen dan het belang dat is gediend bij de aanleg van de Hanzelijn.

Bij de beoordeling van de vraag of verweerder bij afweging van de betrokken belangen in redelijkheid tot het tracébesluit kon besluiten, dient voorts te worden betrokken dat ten aanzien van mogelijk optredende schade in ieder geval dient vast te staan dat er een regeling is voor de afhandeling van deze schade en welke regeling dat is. (...)."

17.3. Gelet op wat hiervoor in 15.2. en 16.2. is overwogen, staat vast dat [bedrijf] als gevolg van de uitvoering van het tracébesluit schade zal lijden. Deze schade is naar het oordeel van de Afdeling echter niet zo groot dat de staatssecretaris in redelijkheid het tracébesluit niet heeft kunnen vaststellen. Voor het nadeel dat [bedrijf] lijdt door verlies van de grond die zij voor het tracébesluit moet afstaan zal zij op basis van volledige schadeloosstelling worden gecompenseerd. Daarnaast kan zij voor eventuele resterende schade op grond van artikel 22 van de Tracéwet, gezien in samenhang met artikel 15, tweede lid, van het Tracébesluit een verzoek indienen om nadeelcompensatie.

Het betoog faalt.

Trillingen

Inleiding

18. De staatssecretaris is voor de beoordeling van mogelijke schade en hinder door trillingen als gevolg van het tracébesluit uitgegaan van de "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen" van de Stichting Bouwresearch. Die bestaan uit - voor zover hier van belang - deel A voor schade aan gebouwen (hierna: SBR-richtlijn A) en deel B voor hinder voor personen in gebouwen (hierna: SBR-richtlijn B). Wat hinder betreft, heeft de staatssecretaris het tracébesluit vastgesteld met toepassing van de Beleidsregel trillinghinder spoor (hierna: Bts), die SBR-richtlijn B wijzigt en aanvult.

19. In opdracht van de staatssecretaris heeft Railinfra Solutions onderzoek gedaan naar de gevolgen van trillingen vanwege het treinverkeer op het tracé. De resultaten daarvan zijn neergelegd in onder meer de rapporten "Trillingsonderzoek" van 8 november 2016 en "Maatregelrapport trillingsonderzoek" van 15 november 2016.

20. De staatssecretaris stelt zich in de toelichting van het tracébesluit op het standpunt dat de kans op schade aan woningen als gevolg van treinverkeer in het projectgebied zeer klein is (minder dan een procent) en dat wordt voldaan aan SBR-richtlijn A. De gemeten trillingsniveaus aan de fundering van de gebouwen liggen namelijk onder de onderste grenswaarde voor gebouwen uit de meest maatgevende categorie 3 (slecht onderhouden of monumentale panden).

21. Wat hinder van trillingen betreft, stelt de staatssecretaris zich op het standpunt dat op grond van de Bts in dit geval voor de maximale trillingsniveaus (V_{max}) geen maatregelen hoeven te worden afgewogen. De maximale trillingsniveaus (V_{max}) zullen namelijk niet toenemen en de bovenste grenswaarde van 3,2 wordt ook niet overschreden.

De grenswaarde voor de gemiddelde trillingsniveaus (V_{per}) wordt bij één woning ([locatie 4] in Tricht) overschreden. Voor deze woning heeft de staatssecretaris daarom beoordeeld of trillingsbeperkende maatregelen doelmatig zijn. Hiervoor is een richtbedrag van € 47.000,00 aangehouden. De enige doelmatige maatregel is het aanbrengen van verlengde overgangsplaten bij de onderdoorgang Lingedijk. Deze maatregel is in het ontwerp van het tracé opgenomen.

22. De staatssecretaris heeft verder voorzien in aanvullende maatregelen ter beperking van hinder door trillingen, ook al verplicht de Bts daar niet toe. In de toelichting op het tracébesluit staat hierover dat de Bts is gericht op de beoordeling van de gevolgen van het project zelf op de trillinghinder en niet op de beoordeling van de huidige situatie. In de huidige situatie ondervinden veel inwoners van Tricht echter al hinder van trillingen. De gemeente Geldermalsen heeft geld ter beschikking gesteld om daartegen maatregelen te nemen. Om zoveel mogelijk hinder weg te nemen is volgens de staatssecretaris gekeken naar het gebied met de grootste concentratie aan woningen en trillinghinder. Dit is Tricht (deelgebied 1 in het onderzoek). Hier zal een 320 m lange en 10 m diepe ondergrondse trillingsreducerende constructie worden aangelegd, een zogenoemde jetgrouten wand. Verder zal worden voorzien in een verlengde stootplaat bij onderdoorgang Nieuwsteeg.

Afstand en verloop trillingen

23. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] stellen dat voor goederentreinen het verloop van het trillingsniveau in relatie tot de afstand van het spoor erg onregelmatig is. Dit blijkt volgens hen uit een nulmeting die in 2007 is uitgevoerd vanwege de toen aanstaande aansluiting op de Betuweroute. Het is ook in lijn met bewonersonderzoek. Er zijn pieken op 20 tot 40 m en op 140 tot 160 m. Volgens [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] gaat het trillingsonderzoek ten onrechte uit van een dwarsraaimeting in een weiland waaruit zou volgen dat de afstandsdemping een gelijkmatig afnemende karakteristiek heeft. Zelfs als dit zo zou zijn, dan zegt dat nog niks over afstandsdemping in de bebouwde omgeving, aldus [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B].

[appellant sub 1] stelt dat de staatssecretaris niet heeft onderkend dat de bodem aan weerszijden van het spoor zeer gevarieerd in samenstelling is, omdat hier door de Linge eeuwenlang verschillende soorten en dikten sediment zijn afgezet.

23.1. De staatssecretaris heeft ter zitting toegelicht dat de mate van demping van trillingen afhangt van de samenstelling van de bodem. Om de mate van demping in dit geval vast te stellen is daarom eerst informatie opgevraagd via het zogenoemde DINOloket. Volgens die informatie is er in Tricht niet veel variatie in de samenstelling van de bodem. Daarom geeft een dwarsraaimeting volgens de staatssecretaris een goed beeld van het verloop van de trillingen. De meting laat een exponentiële afname van de trillingssterkte zien, wat volgens de staatssecretaris op basis van de theorie ook te verwachten is. Ook heeft de staatssecretaris ter zitting gesteld dat sonderingen die inmiddels zijn gedaan voor de aanleg van de ondergrondse trillingwerende constructie bevestigen dat de grond ter plaatse homogeen is.

De staatssecretaris heeft verder gesteld dat uit een in 2007 door Movares verricht onderzoek volgt dat tot op 50 m van het spoor trillinghinder kan ontstaan met een sterkte van de streefwaarde A2 voor V_{max} en dat tot op 30 m een overschrijding van de streefwaarde voor V_{per} zou kunnen optreden. Overschrijdingen van grenswaarden op 100 m of meer zijn op basis van dat eerdere onderzoek dus ook niet aannemelijk, aldus de staatssecretaris.

23.2. In het StAB-advies staat dat volgens het door [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] genoemde bewonersonderzoek in een gebied op 20 tot 40 m en in een gebied op 140 tot 160 m de meeste trillinghinder wordt gerapporteerd, maar dat de trillingssterkte niet is vastgelegd. Om deze reden is niet duidelijk of de mate van hinder in beide situaties ook in kwantitatieve zin gelijk is. Normaal gesproken is dat ook niet zo en neemt de trillingsbelasting af met toenemende afstand tot de bron, aldus het StAB-advies.

23.3. Gelet op het StAB-advies kunnen op basis van het door [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] genoemde bewonersonderzoek geen uitspraken worden gedaan over de representativiteit van de dwarsraaimeting die in het kader van het trillingsonderzoek is uitgevoerd. Verder ziet de Afdeling niet in waarom de dwarsraaimeting ook anderszins niet geschikt zou zijn voor bebouwd gebied. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] hebben hun stellingen op dit punt onvoldoende onderbouwd.

Op het punt dat [appellant sub 1] betwist dat de bodem in Tricht gelijkmatig is samengesteld, stelt de Afdeling vast dat hij daarvoor geen onderbouwing heeft gegeven die steunt op relevante openbare bronnen of de bevindingen van een ter zake deskundige.

Om deze redenen is de Afdeling van oordeel dat de staatssecretaris bij de beoordeling van de gevolgen van het tracébesluit voor trillingen in Tricht gebruik mocht maken van de dwarsraaimeting.

24. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] voeren in hun reactie op het StAB-advies aan dat hun woning tegen de Lingedijk aan is gebouwd. Volgens hen is dit een bijzondere situatie waarmee in het trillingsonderzoek onvoldoende rekening is gehouden.

24.1. De staatssecretaris heeft ter zitting toegelicht dat is gemeten bij de woning aan de [locatie 4], omdat die het dichtst bij het spoor staat, in de huidige situatie op ongeveer 35 m. Uit het onderzoek volgt dat bij die woning een overschrijding van de grenswaarden optreedt. Verder weg neemt de trillingssterkte echter snel af. De woning van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] staat op ongeveer 70 m van het spoor. Weliswaar kan de trillingssterkte bij een dijklichaam variëren, maar het is uitgesloten dat op deze afstand de trillingssterkte een factor twee of drie hoger is. Daarom is de woning van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] niet als maatgevend aangemerkt, aldus de staatssecretaris ter zitting.

24.2. In het trillingsonderzoek staat dat om mogelijk optreden van trillinghinder in kaart te kunnen brengen het van belang is om voor alle woningen langs het spoor in het projectgebied de trillingsbelasting te bepalen. Vanwege het grote aantal woningen is met een combinatie van meten en rekenen gewerkt. In vijf woningen zijn langdurige metingen (een week) verricht, die met behulp van onder meer de dwarsraaimeting zijn geëxtrapoleerd naar de andere woningen. Twee van de vijf woningen staan in Tricht. Voor deze en zeven andere woningen in Tricht zijn aanvullend kortdurende metingen (24 uur) gedaan. De zeven woningen worden clusterwoningen genoemd. Deze woningen zijn gekozen omdat zij representatief zijn geacht voor een cluster van woningen.

Voor het cluster met nummer 9 is gemeten in de woning aan de [locatie 4]. Deze woning staat op ongeveer 35 m van het spoor in de huidige situatie, ongeveer 28 m in de toekomstige.

De woning van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] aan de Lingedijk staat aan de andere kant van de straat, iets meer dan twee keer zo ver van het spoor.

24.3. Het betoog van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] komt erop neer dat de metingen die voor de clusterwoning aan de [locatie 4] zijn gedaan niet representatief zijn voor hun woning, omdat die tegen de dijk aan is gebouwd. Dit is volgens hen van invloed op de manier waarop trillingen worden doorgegeven. Zij hebben echter geen kwantitatieve onderbouwing van het veronderstelde effect gegeven. Ook hebben zij geen wetenschappelijke of technische bronnen genoemd die hun zienswijze ondersteunen. Hier staat tegenover dat de deskundige die het trillingsonderzoek heeft uitgevoerd namens de staatssecretaris op de zitting heeft toegelicht dat het dijklichaam weliswaar enige invloed op het verloop van de trillingen zal hebben, maar dat de woning aan de [locatie 4] maatgevend blijft, omdat die op veel kortere afstand van het spoor staat dan de woning van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B]. De Afdeling ziet geen redenen om aan deze toelichting te twijfelen. Daarom faalt het betoog.

25. [appellant sub 1], [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] en [appellant sub 5] voeren aan dat op grotere afstand van het spoor trillinghinder wordt ondervonden dan waarvan de staatssecretaris is uitgegaan.

25.1. De staatssecretaris bestrijdt niet dat op relatief grote afstand van het spoor in Tricht hinder van trillingen wordt ondervonden. Hij wijst er echter op dat het trillingsonderzoek er met name op is gericht om inzicht te krijgen in het verschil tussen de referentiesituatie en de plansituatie voor de maximale (V_{max}) en gemiddelde trillingssterkte (V_{per}). Doordat de doorgaande sporen met goederenvervoer niet worden verlegd, is nauwelijks sprake van een verandering van de maximale trillingen. In het trillingsonderzoek is volgens de staatssecretaris voldoende aangetoond dat op 100 m of meer de gemiddelde trillingssterkte (V_{per}) altijd lager is dan 0,1. Daarmee is het onderzoeksgebied ruim voldoende, aldus de staatssecretaris.

25.2. In het trillingsonderzoek zijn alleen woningen beoordeeld die staan op 100 m of minder van het spoor. Volgens het StAB-advies volstaat deze afstand voor toetsing aan de Bts. Dit neemt volgens de deskundige echter niet weg dat ook buiten de afstand van 100 m nog sprake kan zijn van duidelijk voelbare trillingen en hinder als gevolg daarvan.

25.3. Ter zitting heeft de staatssecretaris erkend dat, zoals ook in het StAB-advies staat, op grotere afstanden nog trillingen gevoeld kunnen worden. Dit betekent echter niet dat het onderzoeksgebied te klein is. Uit de dwarsraaimeting volgt immers dat de trillingssterkte gelijkmatig afneemt naar mate de afstand tot het spoor groter wordt. Buiten het onderzoeksgebied zal de trillingssterkte dan ook altijd lager zijn dan daarbinnen. Met andere woorden: als binnen het onderzoeksgebied aan de grenswaarden van de Bts wordt voldaan, dan is dat daarbuiten ook zo. Daarom mocht de staatssecretaris voor de beoordeling van de trillinghinder uitgaan van een onderzoeksgebied van 100 m aan weerszijden van het spoor.

26. [appellant sub 1] voert aan dat het onderzoeksgebied in figuur 4.6 van de toelichting zich alleen uitstrekt tot aan de grens van de meeste woningen aan beide zijden van de straat, terwijl juist deze bewoners trillinghinder ondervinden. Ook wijst hij erop dat in de figuur de westelijke grens van het onderzoeksgebied niet parallel loopt aan de spoorlijn.

26.1. Figuur 4.6 van de toelichting is, zo staat in het onderschrift, ontleend aan het trillingsonderzoek. De figuur geeft weer in welke subdeelgebieden Tricht (deelgebied 1) is onderverdeeld. De indeling van Tricht in subdeelgebieden komt terug in hoofdstukken 7 en 8 van het trillingsonderzoek, over de toetsing aan de Bts respectievelijk de afweging van trillingsreducerende maatregelen.

26.2. Anders dan [appellant sub 1] kennelijk veronderstelt, is de door hem bedoelde figuur niet gebruikt om vast te stellen welke woningen trillinghinder ondervinden of voor welke woningen maatregelen moeten worden getroffen. De afbakening van het onderzoeksgebied (100 m aan weerszijden van het spoor) en de keuze voor de woningen waar metingen zijn verricht, zijn verantwoord in hoofdstuk 3 van het trillingsonderzoek. Het betoog kan slaagt dan ook niet.

27. [appellant sub 2] voert aan dat de trillinghinder aan zijn woning onjuist is berekend, althans dat staatssecretaris voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid niet in redelijkheid de gekozen berekeningssystematiek heeft kunnen gebruiken. Hij stelt dat onvoldoende inzicht is gegeven in de mate van trillinghinder die gepaard gaat met een representatief gebruik van de bij het tracébesluit voorziene infrastructuur en op grond waarvan die trillinghinder aanvaardbaar kan worden geoordeeld.

27.1. De staatssecretaris is van mening dat de stelling van [appellant sub 2] dat de berekeningen onjuist zouden zijn of dat gebrekkig inzicht is gegeven in de mate van trillinghinder niet is

onderbouwd. Volgens de staatssecretaris zijn de uitgevoerde metingen en berekeningen representatief.

27.2. Artikel 4:84 van de Awb luidt:

"Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen."

27.3. In het trillingsonderzoek is de te verwachten trillinghinder als gevolg van het tracébesluit beoordeeld aan de hand van de Bts en SBR-richtlijn B. Uit bijlage XII van dit onderzoek volgt dat voor de woning van [appellant sub 2] in de plansituatie op een gemiddelde weekdag de gemiddelde trillingssterkte (V_{per}) minder dan 0,03 zal zijn. De maximale trillingssterkte (V_{max}) ligt in zowel de referentie- als de plansituatie tussen 0,4 en 0,8. Volgens het trillingsonderzoek wordt voor de woning van [appellant sub 2] voldaan aan de grenswaarden voor trillinghinder van de Bts.

27.4. Op grond van artikel 4:84 van de Awb was de staatssecretaris in beginsel verplicht om de trillinghinder als gevolg van het tracé te beoordelen aan de hand van de Bts. [appellant sub 2] heeft geen bijzondere omstandigheden naar voren gebracht als gevolg waarvan de staatssecretaris op grond van artikel 4:84 van de Awb had moeten afwijken van de Bts. [appellant sub 2] heeft ook geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de wijze waarop in het trillingsonderzoek aan de Bts toepassing is gegeven.

Aangezien in het trillingsonderzoek is vermeld welke mate van trillinghinder, overeenkomstig de Bts uitgedrukt in V_{per} en V_{max} , bij de woning van [appellant sub 2] in de plansituatie te verwachten valt, is het tracébesluit in zoverre toereikend gemotiveerd.

Om deze redenen faalt het betoog.

Metingen verdiepingen

28. [appellant sub 5] voert aan dat de metingen voor het trillingsonderzoek zijn gedaan op de begane grond, terwijl de grootste trillingen zich voordoen op de eerste en tweede verdieping.

28.1. De staatssecretaris stelt dat niet alleen op maaiveld is gemeten. Er zijn voor vijf woningen metingen uitgevoerd op maaiveld, fundering, begane grond en eerste verdieping. In zeven overige woningen is de overdracht bepaald tussen fundering en begane grond en tussen fundering en verdiepingsvloer.

28.2. In hoofdstuk 5 en 6 van het trillingsonderzoek is beschreven hoe is gemeten. Daaruit volgt dat de metingen niet alleen op de begane grond zijn gedaan. Dit betekent dat het betoog feitelijke grondslag mist.

Basisjaar 2009?

29. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] betogen dat de staatssecretaris 2009 had moeten kiezen als basisjaar voor het trillingsonderzoek. Dit is volgens hen namelijk het jaar voordat bij Meteren de verbinding met de Betuweroute in gebruik werd genomen en de spoorlijn door Tricht de noordelijke tak van de Betuweroute werd. In eerdere besluitvorming zijn de effecten van deze ontwikkeling niet meegenomen. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] stellen dat het tracébesluit binnen tien jaar na het tracébesluit "Betuweroute" volgt, wat van belang is op grond van artikel 4, derde lid, van de Bts. Ter zitting hebben zij toegelicht dat dit tracébesluit weliswaar al in 1996 werd vastgesteld, maar dat de aansluiting van het spoor dat door Tricht loopt op de Betuweroute pas in 2010 in gebruik is genomen.

29.1. De staatssecretaris stelt dat in dit geval de situatie voor uitvoering van het tracébesluit de referentiesituatie is. De al rijdende treinen, waaronder het goederenvervoer vanaf de Betuweroute, maken daarom onderdeel uit van de referentiesituatie. Volgens de staatssecretaris is artikel 4, derde lid, van het Bts in dit geval niet van toepassing. De Betuweroute heeft immers geen betrekking op hetzelfde gedeelte als het tracébesluit "Spooromgeving Geldermalsen" en het tracébesluit "Betuweroute" is al meer dan tien jaar oud, aldus de staatssecretaris.

29.2. Artikel 1 van de Bts bevat onder meer de volgende definities:

"bestaande situatie: referentiesituatie waarin reeds sprake is van trillingen als gevolg van railverkeer;

nieuwe situatie: referentiesituatie waarin geen sprake is van trillingen als gevolg van railverkeer;

plansituatie: situatie als gevolg van de ingebruikneming van de infrastructuur die aangelegd of gewijzigd is of opnieuw in gebruik is genomen op basis van het tracébesluit;

referentiesituatie: situatie voor uitvoering van het tracébesluit".

Artikel 4 van de Bts luidt:

"1. De toelichting bij het tracébesluit, waarbij sprake is van een nieuwe situatie, bevat een beschrijving van de V_{max} in de plansituatie.

2. De toelichting bij het tracébesluit, waarbij sprake is van een bestaande situatie, bevat:

a. de V_{max} en de V_{per} in de bestaande situatie;

b. de V_{max} en de V_{per} in de plansituatie;

c. de toename van de Vmax in de plansituatie ten opzichte van de bestaande situatie; en

d. een beschrijving van de methode voor de meettechnische bepaling van de Vmax, bedoeld in de bijlage, waarin de statistische verwerking van de meetresultaten in relatie tot de statistische verwerking als bedoeld in paragraaf 9.6 van de SBR-richtlijn B wordt toegelicht en ingegaan wordt op de uitkomsten van de gehanteerde formule, de milieuhygiënische aspecten, de samenhang van effecten, de reproduceerbaarheid, de plausibiliteit van de methode en de compatibiliteit met de bestaande praktijk.

3. Indien binnen tien jaar na de vaststelling van een tracébesluit, bedoeld in het tweede lid, opnieuw een tracébesluit wordt vastgesteld dat betrekking heeft op hetzelfde gedeelte van de landelijke spoorweg als waarop het eerste tracébesluit betrekking had, wordt voor de beschrijving van de Vmax, en de Vper, in de bestaande situatie uitgegaan van de Vmax en de Vper in de bestaande situatie van het eerste tracébesluit."

29.3. Uit de Bts volgt dat de situatie voorafgaand aan de uitvoering van het tracébesluit de referentiesituatie is. In dit geval is dat de bestaande situatie, inclusief het spoorverkeer dat naar of vanaf de Betuweroute rijdt. De uitzondering op dit uitgangspunt in artikel 4, derde lid, van de Bts is in dit geval niet van toepassing. Het bestreden tracébesluit heeft namelijk geen betrekking op hetzelfde gedeelte van de landelijke spoorweg als waarop het tracébesluit "Betuweroute" betrekking heeft.

Daarnaast is van belang dat dit eerdere tracébesluit in 1996 is vastgesteld en het nu voorliggende tracébesluit in 2017. Daarom is ook niet voldaan aan de voorwaarde dat het nieuwe tracébesluit binnen tien jaar na het eerdere tracébesluit is vastgesteld. Dat, zoals [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] aanvoeren, het eerder mogelijk gemaakte tracé pas in 2010 in gebruik is genomen, is op grond van de Bts niet van belang.

Aantal goederentreinen

30. [appellant sub 1], [appellant sub 5] en [appellant sub 9] vrezen dat de negatieve gevolgen van trillingen zullen verergeren, omdat het aantal goederentreinen in de toekomst zal stijgen. [appellant sub 5] stelt dat de uitbreiding van de spoorcapaciteit door het tracébesluit zal leiden tot een toename van het goederenvervoer die groter is dan voortvloeit uit autonome ontwikkelingen.

[appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] stellen dat bij het aantal goederentreinen ten onrechte een wijziging heeft plaatsgevonden in het definitieve trillingsonderzoek ten opzichte van een eerdere versie. Er is nu namelijk uitgegaan van een weekdaggemiddeld aantal in plaats van het maximale aantal. Zij betwijfelen of dit voor Tricht realistische uitkomsten oplevert. Volgens hen had de staatssecretaris moeten rekenen met het maximale aantal goederentreinen dat op het spoor in Tricht kan rijden, oftewel 96 per uur.

30.1. De staatssecretaris stelt dat het project is gericht op reizigerstreinen en geen extra goederenverkeer genereert. Desalniettemin is voor het bepalen van de plansituatie ook de autonome groei van het aantal goederentreinen betrokken.

30.2. In de uitspraak van 10 februari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:342 (DoorStroomStation Utrecht), heeft de Afdeling overwogen:

"12.2. De Afdeling overweegt in de eerste plaats dat voor de maximale trillingssterkte V_{max} het trillingsniveau per passerende trein bepalend is. De hoogte van V_{max} is niet afhankelijk van het aantal passerende treinen. Het betrekken van minder drukke dagen van de week in de meetperiode is daarom voor V_{max} niet van invloed op de representativiteit van de meting. Overigens is de gehanteerde meetperiode voor V_{max} in overeenstemming met de bijlage van de Bts.

Wat betreft V_{per} is de gehanteerde meetperiode van ten minste één week in overeenstemming met de SBR-richtlijn, deel B, en de Bts, die daarnaar verwijst. De Afdeling ziet daarom geen grond voor het oordeel dat de uitkomsten van het trillingsonderzoek, voor zover daarin voor V_{per} is uitgegaan van deze meetperiode, niet representatief zouden zijn. Daarbij is van belang dat de grenswaarden voor V_{per} in de Bts ook zijn gebaseerd op deze meetmethode, zodat ervan kan worden uitgegaan dat die grenswaarden eveneens een gemiddelde weergeven van de drukste en de minder drukke dagen in de week. Een meetmethode voor V_{per} die slechts zou uitgaan van de drukste dagen van de week zou daarom uitkomsten opleveren die niet goed aan de grenswaarden voor V_{per} uit de Bts kunnen worden getoetst.

Het betoog faalt."

30.3. Het trillingsonderzoek gaat voor de huidige situatie uit van (afgerond) 14 goederentreinen per etmaal en voor de toekomstige situatie in 2030 van (afgerond) 36 goederentreinen per etmaal. De prognose is ontleend aan berekeningen van ProRail voor het PHS.

30.4. Het aantal (goederen)treinen is alleen van belang voor het bepalen van de gemiddelde trillingssterkte V_{per} . Gelet op wat in de hiervoor aangehaalde uitspraak is overwogen, past het bij de waarde V_{per} - dat immers een gemiddelde uitdrukt - om uit te gaan van het weekdaggemiddelde aantal treinen en niet van het hoogste aantal treinen dat op een dag in de week zou kunnen passeren. Daarom faalt het betoog van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] op dit punt.

Ook hun betoog dat zou moeten worden uitgegaan van de maximale spoorcapaciteit voor goederentreinen vindt naar het oordeel van de Afdeling echter geen steun in de Bts. Overigens wijzigt het tracébesluit de maximale capaciteit van het spoor voor goederentreinen niet, zodat een vergelijking van de huidige met de toekomstige situatie in zoverre geen verschil zou geven.

[appellant sub 5] heeft gesteld dat de aanleg van het tracé zal leiden tot meer goederenvervoer dan voortvloeit uit autonome ontwikkelingen, maar hij heeft deze stelling niet onderbouwd.

In wat is aangevoerd, ziet de Afdeling dan ook geen redenen om te betwijfelen dat het trillingsonderzoek uitgaat van een representatief aantal (goederen)treinen voor een gemiddelde weekdag in de plansituatie.

De beroepsgronden falen ook op deze punten.

Snelheid en aslast (goederen)treinen

31. [appellant sub 1] en [appellant sub 9] voeren aan dat goederentreinen regelmatig de maxima voor de aslast en de snelheid overschrijden. Ook [appellant sub 5] wijst op overschrijdingen van de aslast van goederentreinen.

[appellant sub 1] en [appellant sub 5] stellen ook dat voor het trillingsonderzoek metingen zijn gedaan in een periode waarin er snelheidsbeperkingen voor het treinverkeer golden. [appellant sub 2] voert aan dat in Tricht vermoed wordt dat in de onderzoeksperiode minder, althans minder zwaar beladen treinen en goederenvervoer over het spoor werden gestuurd.

31.1. De staatssecretaris stelt dat tijdens de metingen die voor het trillingsonderzoek zijn uitgevoerd er treinen zijn gepasseerd met een aslast van meer dan de toegestane 22,5 ton. De invloed van aslasten op de meetwaarden van de referentiesituatie en op de berekening van de toekomstige situatie zijn daarmee volgens de staatssecretaris niet onderschat. Wat mogelijke snelheidsovertredingen betreft, stelt de staatssecretaris dat de Inspectie Leefomgeving en Transport daar toezicht op houdt.

De staatssecretaris bestrijdt dat er obstructies waren voor het treinverkeer in de periode waarin de metingen zijn verricht. De metingen zijn volgens hem representatief.

31.2. In het StAB-advies staat dat uit de gegevens van het "Quo Vadis"-meetsysteem volgt dat in de periode waarin de metingen voor het trillingsonderzoek zijn verricht er geen sprake is van afwijkende snelheden of aslasten ten opzichte van de gehele dataset. Ook anderszins is de deskundige niet gebleken van obstructies ten tijde van de trillingsmetingen die er mogelijk toe hebben geleid dat een lagere trillingssterkte is gemeten.

31.3. Gelet op deze bevindingen van de deskundige concludeert de Afdeling dat het trillingsonderzoek wat betreft de aslasten en snelheden van (goederen)treinen berust op representatieve gegevens. Verder is van belang dat er controles plaatsvinden op het naleven van de maximale aslast en de maximumsnelheid. Overigens wijst de Afdeling erop dat in de periode van de metingen ook overtredingen zijn geconstateerd, zodat - aangenomen dat de frequentie daarvan niet toeneemt - daarmee bij de extrapolatie van de uitkomsten van de metingen naar de toekomst rekening is gehouden en deze overtredingen in zoverre geen verschil maken voor de vergelijking van de referentiesituatie met de huidige situatie.

Het betoog faalt.

Moment metingen

32. [appellant sub 1] stelt dat volgens tabel 4.6 van de toelichting alleen 's nachts trillingsmetingen zijn verricht. Hij betoogt dat over etmalen gemeten had moeten worden.

32.1. De staatssecretaris stelt dat de trillingsmetingen zijn uitgevoerd voor een doorlopende periode van tenminste één week. Ook is beoordeeld of de metingen volgens een statische beoordeling reproduceerbaar zijn. Omdat er in de meetweek voldoende goederen- en reizigerstreinen zijn gepasseerd, is de meting representatief, aldus de staatssecretaris.

32.2. In tabel 4.6 van de toelichting is het aantal woningen vermeld waar V_{max} in de nachtperiode meer dan 0,4 bedraagt.

Uit zowel de toelichting als uit het trillingsonderzoek blijkt dat niet alleen 's nachts metingen zijn verricht. Voor vijf woningen, de zogenoemde referentiewoningen, is een week gemeten, terwijl bij zeven woningen in Tricht in aanvulling daarop 24 uur is gemeten. Daarom mist het betoog feitelijke grondslag.

Meetduur

33. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] betogen dat de uitkomsten van het trillingsonderzoek voor Tricht onzeker zijn. Zij wijzen op het StAB-advies, waarin staat - kort samengevat - dat bij enkele woningen in Tricht gedurende 24 uur is gemeten, terwijl volgens de toepasselijke methodiek zeven dagen had moeten worden gemeten.

33.1. De staatssecretaris stelt dat de metingen voldoen aan SBR-richtlijn B en de Bts. Vanwege het grote aantal woningen in het onderzoeksgebied is niet overal een week lang gemeten. Vanwege de beperkte variatie in grondopbouw is in Tricht bij twee referentiewoningen een week gemeten. Aanvullend daarop zijn bij zeven andere woningen in Tricht gedurende 24 uur metingen verricht. Deze metingen zijn gedaan om de metingen aan de referentiewoningen zo goed mogelijk te extrapoleren naar de overige woningen in Tricht, aldus de staatssecretaris.

33.2. In artikel 1 van de Bts is V_{max} gedefinieerd als:

"de maximale trillingssterkte zoals gedefinieerd in paragraaf 5.3 van de SBR-richtlijn B en nader omschreven in hoofdstuk 9 van die richtlijn, met dien verstande dat voor de meettechnische bepaling van de waarde van V_{max} de procedure wordt gevolgd, die opgenomen is in de bijlage bij deze beleidsregel".

De bijlage van de Bts luidt, voor zover hier van belang:

"Voor de meettechnische bepaling van de waarde van V_{max} wordt de volgende procedure gevolgd:

(...)

- De meetduur T (paragraaf 8.4.3.) bedraagt ten minste een week.

(...)"

33.3. Voor het trillingsonderzoek is het onderzoeksgebied verdeeld in deelgebieden. In elk deelgebied is bij een of meer woningen, de zogenoemde referentiewoningen, ten minste een week lang gemeten. Op basis daarvan zijn V_{max} en V_{per} voor de referentiewoningen bepaald. De maximale niveaus per deelgebied zijn vervolgens geëxtrapoleerd naar de andere woningen binnen dat deelgebied.

Voor Tricht, deelgebied 1, is niet volstaan met metingen bij de (twee) referentiewoningen. Dit is als volgt toegelicht in paragraaf 3.1 van de toelichting bij het tracébesluit, pagina 97 en verder:

"Verfijnde aanpak onderzoek gebouwoverdrachten deelgebied 1

Omdat in deelgebied 1 (Tricht) een grootschalige wijziging aan het spoor plaatsvindt als gevolg van het vrijleggen van de MerwedeLingelijn en omdat in deelgebied 1 (Tricht) de meest maatgevende trillingsniveaus worden verwacht, is voor dit gebied een gedetailleerde bepaling van de gebouwoverdrachten bepaald middels kortdurende 24-uursmetingen. In deelgebied 1 blijkt een circa 200-tal woningen op een afstand van 100 m of minder van het spoor te staan. Voor deze woningen is de volgende stapsgewijze aanpak gehanteerd:

1. alle woningen nabij het spoor zijn op basis van een karakteristieken (waaronder type woning (vrijstaand, 2-onder-1-kap, of rijtjes), bouwjaar, positionering t.o.v. spoor etc.) in clusters ingedeeld, in totaal 9;
2. per cluster is een clusterwoning geselecteerd;
3. van de 5 referentiewoningen, genoemd in bovenstaande opsomming, staan er 2 in Tricht in afzonderlijke deelgebieden. Aan deze twee referentiewoningen zijn referentiemetingen van minimaal een week uitgevoerd op maaiveld, fundering, begane grond en 1e verdieping. Deze 2 referentiewoningen betreffen eveneens 2 van de clusterwoningen;
4. in 7 overige clusterwoningen zijn in 2016 24-uursmetingen uitgevoerd;
5. tijdens de kortdurende 24-uursmetingen is ook aan de fundering van de twee referentiewoningen gemeten. Hierdoor kan een verband worden gelegd tussen de opgetreden trillingsniveaus gemeten aan de fundering van de referentiewoning en gemeten aan de fundering van de 7 clusterwoningen;
6. middels dit verband wordt vervolgens een verwachting gekregen welk maximaal trillingsniveau in de clusterwoning is opgetreden, bij de maatgevende treinpassages die middels de weeklange referentiemeting is bepaald;
7. de afname van trillingsniveaus in relatie tot de afstand tot het spoor is bepaald middels een dwarsraaimeting;
8. voor alle andere woningen in het cluster wordt op basis van het maximale trillingsniveau in de clusterwoning en de gevonden afstandsverzwakking tot aan het spoor het maximale trillingsniveau bepaald."

33.4. In het StAB-advies staat dat de 24-uurs-metingen niet voldoen aan de meetduur die de Bts vereist. Een kortere meetduur dan een week kan er volgens de deskundige toe leiden dat de meetresultaten onvoldoende representatief zijn. Dit geldt - aldus het StAB-advies - met name voor goederentreinen, vanwege de sterk fluctuerende aantallen en de verschillen in rijnsnelheden en aslasten per dag. Om die reden is een minimale meetduur van een week voorgeschreven. Deze minimale meetduur is ook in de SBR-richtlijn deel B geadviseerd voor metingen aan treinen. Verder wijst de deskundige erop dat bij aanvullende metingen in Houten, Schalkwijk en Culemborg wel een week lang is gemeten. Volgens de deskundige heeft de staatssecretaris niet onderbouwd dat de in het onderzoek in Tricht toegepaste alternatieve methode tot even betrouwbare resultaten leidt. Los daarvan is de correlatie bij veel metingen ook niet hoog, zodat onduidelijk is welke waarde daaraan toegekend moet worden, aldus het StAB-advies.

33.5. Uit artikel 1 en de bijlage van de Bts volgt dat de meetduur voor het trillingsonderzoek ten minste een week bedraagt. De Afdeling acht het niet in strijd met de Bts dat de metingen in een of enkele woningen worden gedaan en dat de uitkomsten daarvan worden geëxtrapoleerd naar de andere woningen waar trillinghinder te verwachten valt. In dat geval moet wel inzichtelijk zijn op welke wijze de extrapolatie is uitgevoerd en waarom de daarmee verkregen waarden representatief zijn voor de andere woningen.

33.6. Uit het trillingsonderzoek volgt dat de langdurige metingen aan de twee referentiewoningen in Tricht ten grondslag liggen aan de beoordeling van de trillinghinder van de andere woningen in Tricht in het onderzoeksgebied. De 24-uursmetingen zijn uitgevoerd om de overdracht van trillingen in woningen in Tricht, de zogenoemde gebouwoverdrachten, nauwkeuriger vast te stellen. Verwezen wordt naar onder meer p. 28 van het trillingsonderzoek. Met behulp van deze informatie zijn de uitkomsten van de langdurige metingen aan de referentiewoningen geëxtrapoleerd naar de clusterwoningen. De Afdeling ziet dan ook geen grond voor de conclusie dat - zoals in het StAB-advies lijkt te worden verondersteld - de 24-uursmetingen voor de clusterwoningen in Tricht in de plaats zijn gesteld van de vereiste metingen van ten minste een week. Het belang van de langdurige metingen dat in het StAB-advies wordt benadrukt - te weten te waarborgen dat voldoende relevante treinpassages worden gemeten - is in het trillingsonderzoek ook uitdrukkelijk onderkend (p. 28-29).

De wijze waarop de extrapolatie is uitgevoerd, is in paragraaf 6.3 van het trillingsonderzoek toegelicht. De Afdeling ziet geen grond voor de conclusie dat deze extrapolatie geen representatieve uitkomsten heeft opgeleverd. In het StAB-advies staat weliswaar dat aanvullende metingen in Houten, Schalkwijk en Culemborg wel gedurende een week zijn uitgevoerd, maar de staatssecretaris heeft toegelicht dat die aanvullende metingen om een andere reden zijn gedaan, namelijk vanwege verschillen in de bodemopbouw. Voor de onderbouwing van de betrouwbaarheid van de gehanteerde (extrapolatie)methode, wijst de Afdeling op paragraaf 6.3 van het trillingsonderzoek. Wat betreft de vaststelling in het StAB-advies dat de correlatie tussen bepaalde meetresultaten voor de referentiewoningen enerzijds en de clusterwoningen anderzijds niet hoog is, is van belang dat op p. 31 van het trillingsonderzoek wordt beschreven waarom dit niet in de weg staat aan een goede extrapolatie van de gegevens.

Het betoog faalt.

Tiltmeters

34. [appellant sub 1] en [appellant sub 9] betogen dat tiltmeters hadden moeten worden gebruikt in het trillingsonderzoek. Die kunnen laagfrequente trillingen waarnemen, anders dan de versnellingsmeters die voor het onderzoek zijn gebruikt. [appellant sub 1] stelt dat treinpassages aantoonbaar laagfrequente golfbewegingen veroorzaken, ook op 200 m van het spoor.

Ook [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] stellen dat zware goederentreinen, die de meeste hinder veroorzaken, laagfrequente trillingen veroorzaken. Die zijn volgens hen moeilijk te meten, waardoor de gangbare methoden minder betrouwbaar zijn.

34.1. De staatssecretaris stelt dat in SBR-richtlijn B is vastgelegd hoe de metingen voor het trillingsonderzoek moeten worden uitgevoerd. De meetapparatuur moet geschikt zijn voor het meten van trillingen binnen een bereik van 1 tot 80 Hz. Het meten van zware goederentreinen met een lage dominante frequentie is volgens de staatssecretaris daarmee mogelijk. De metingen zijn volgens hem uitgevoerd met apparatuur die voldoet aan deze eisen. De staatssecretaris stelt dat de door appellanten genoemde tiltmeters een andere toepassing hebben. Zij zijn volgens de staatssecretaris geschikt voor het meten van hoekverdraaiingen en zettingen en worden gebruikt om tijdens de realisatie van kunstwerken of verplaatsingen van gebouwen te signaleren of ontoelaatbare zettingen optreden. Het toepassingsbereik bestaat met name uit lage frequenties. Bij hogere frequenties worden de meters onnauwkeuriger. Dat laatste maakt dat de meters niet geschikt zijn voor de toepassing van SBR-B-metingen, aldus de staatssecretaris.

34.2. In paragraaf 5.1 van het trillingsonderzoek is beschreven welke meetapparatuur is gebruikt.

In het StAB-advies staat dat met deze apparatuur trillingen vanaf 1 Hz kunnen worden gemeten. De apparatuur voldoet volgens de deskundige aan de eisen die in SBR-richtlijn B voor het frequentiebereik zijn opgenomen. Gebruik van tiltmeters is volgens het StAB-advies niet voorgeschreven in de SBR-richtlijn B. Met tiltmeters kunnen effecten zoals verzakking, vervorming en hoekverandering (rotatie/tilt) van objecten geregistreerd worden. Deze aspecten spelen een rol bij de beoordeling van (het ontstaan van) trillingschade aan objecten. In SBR-richtlijn A wordt rotatie/hoekverdraaiing/tilt van woningen en panden echter niet beschouwd, aldus het StAB-advies.

34.3. Gelet op wat in het StAB-advies is vermeld, concludeert de Afdeling dat de staatssecretaris voor het trillingsonderzoek apparatuur heeft gebruikt die geschikt is om metingen conform de SBR-richtlijnen te doen. Daarom bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit op deze punten niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

Het betoog faalt.

Schade

35. [appellant sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B], [appellant sub 5] en [appellant sub 9] vrezen schade aan bebouwing als gevolg van het treinverkeer. Zij stellen dat in de huidige situatie al schade is opgetreden als gevolg van trillingen. [appellant sub 1], [appellant sub 2] en [appellant sub 9] wijzen erop dat zij monumenten in eigendom hebben die bijzonder kwetsbaar zijn.

35.1. De staatssecretaris stelt in het verweerschrift - kort samengevat - dat uit het trillingsonderzoek volgt dat wordt voldaan aan de grenswaarden voor schade van de SBR-richtlijn A.

35.2. In het trillingsonderzoek staat op p. 15:

"4.2. SBR-richtlijn trillingen deel A: Schade

Ter voorkoming van schade aan gebouwen als gevolg van trillingen is door de SBR een richtlijn opgesteld waarin grenswaarden worden gepresenteerd voor toelaatbare trillingsniveaus. In de richtlijn wordt onderscheid gemaakt in type gebouw en of het trillingsignaal kortdurend, herhaald kortdurend of continu is. De voorgeschreven grenswaarden hangen hierbij af van de frequentie van het trillingssignaal. De onderste grenswaarde voor een optredend trillingsniveau aan de fundering van een gebouw bedraagt volgens de richtlijn 3 mm/s. De waarde geldt voor gebouwen uit categorie 3 (slecht onderhouden monumentale panden). De grenswaarde geldt voor een trillingssignaal met zeer lage frequenties tussen de 0 en 10 Hz. Voor hogere frequenties loopt de grenswaarde op. De trillingsmetingen uitgevoerd in het huidige onderzoek zijn verwerkt met het oog op trillingshinder (V_{max} en V_{per}). Voor trillingsschade dient naar topwaarden te worden gekeken. V_{max} en V_{top} waarden zijn echter aan elkaar gerelateerd."

Op p. 44 staat:

"7.6. Toetsing schade

Aangezien de maximale trillingsniveaus die volgen uit de uitgevoerde metingen onder de laagste grenswaarde voor schade liggen wordt voldaan aan de SBR-richtlijn deel A. De verwachting is daarom dat de kans op schade aan woningen als gevolg van treinverkeer in het projectgebied zeer klein is (<1 %)."

35.3. In het StAB-advies staat dat in het trillingsonderzoek voor de toetsing aan SBR-richtlijn A is uitgegaan van V_{max} , terwijl uitgegaan moet worden van V_{top} . V_{top} is de absolute topwaarde van de trillingssterkte en is per definitie hoger dan V_{max} . Verder staat in het StAB-advies dat de staatssecretaris desgevraagd heeft toegelicht dat voor de beoordeling van de situatie die mogelijk is gemaakt met het tracébesluit wel is uitgegaan van gemeten V_{top} -niveaus en dat hieruit bleek dat aan SBR-richtlijn A wordt voldaan. Deze conclusie volgt volgens het StAB-advies echter niet duidelijk uit het trillingsonderzoek, omdat in paragraaf 7.6 geen relatie is gelegd met V_{top} en in de bijlagen bij het rapport geen V_{top} -waarden zijn gepresenteerd.

Verder is de deskundige van mening dat uit het trillingsonderzoek niet duidelijk blijkt of daadwerkelijk metingen in maatgevende woningen zijn uitgevoerd volgens de eisen van SBR-richtlijn A. De deskundige doelt hiermee - kort samengevat - op het onderscheid tussen indicatieve, beperkte en uitgebreide metingen. Voor de twee eerstgenoemde moet een veiligheidsfactor worden toegepast. Ook blijkt volgens de deskundige niet uit het trillingsonderzoek of een veiligheidsfactor is toegepast

voor het type trilling, die tot een aanscherping van de grenswaarde kan leiden.

35.4. In zijn reactie op het StAB-advies wijst de staatssecretaris erop dat goederentreinen in zowel de huidige situatie als de beoogde situatie de hoogste trillingsniveaus veroorzaken. Dit betekent volgens hem dat de kans op schade door trillingen vanwege het spoorverkeer niet toeneemt als gevolg van het tracébesluit.

Verder erkent de staatssecretaris dat het trillingsonderzoek niet uitgebreid ingaat op de schadetoetsing volgens SBR-richtlijn A. Deze toetsing wordt in de reactie alsnog beschreven. In een tabel zijn de Vtop-niveaus van de referentiewoningen en de clusterwoningen vermeld. Omdat indicatieve metingen zijn gedaan, is een veiligheidsfactor (1,6) gehanteerd. Ook is rekening gehouden met het type bron door na te gaan of resonanties optreden, wat niet het geval is. Alle woningen zijn als categorie 2 aangemerkt, waarvoor een grenswaarde geldt van 5 mm/s bij frequenties tot 10 Hz. Er is één uitzondering, de woning van [appellant sub 9] aan de Kerkstraat 11, die vanwege het bouwjaar (1900) als monumentaal pand is aangemerkt dat in categorie 3 valt. Daarvoor geldt een grenswaarde van 3 mm/s.

Volgens de staatssecretaris blijkt uit de toetsing dat bij één woning, [locatie 4], niet wordt voldaan aan de grenswaarde en dat de aanname dat schade in het geheel kan worden uitgesloten te voorbarig is geweest. Bij deze woning wordt ook niet voldaan aan de hindertoets van de Bts. Daarom voorziet het tracébesluit in een maatregel, een verlengde stootplaat die het trillingsniveau in de woning naar verwachting reduceert. Uitgaande van een schatting van het effect van de maatregel zal bij de woning net aan de schadetoets worden voldaan. Dit zal na de uitvoering van het tracébesluit in het kader van de toets die is voorzien in artikel 18 daarvan worden beoordeeld. Voor zover nodig zal dan worden afgewogen of nieuwe of aanvullende maatregelen zullen worden getroffen, aldus de staatssecretaris.

35.5. De Afdeling is van oordeel dat het tracébesluit bij de vaststelling daarvan niet berustte op een deugdelijke motivering over de mogelijke schade als gevolg van trillingen vanwege het spoorverkeer op het tracé. Het tracébesluit is daarom vastgesteld in strijd met artikel 3:46 van de Awb. Weliswaar heeft de staatssecretaris erop gewezen dat de hoogste trillingssterkte - die met name voor mogelijke schade van belang is - wordt veroorzaakt door goederentreinen en het tracébesluit er niet toe leidt dat er meer goederentreinen over de spoorlijn zullen rijden, maar de beoordeling van mogelijke schade als gevolg van trillingen is een onderdeel geweest van de besluitvorming. Daarom moest ook op dit punt een deugdelijke motivering worden gegeven. Gelet op het StAB-advies is de motivering over mogelijke schade zoals die bij de vaststelling van het tracébesluit in het trillingsonderzoek is gegeven onvolledig geweest. Uit de reactie van de staatssecretaris op het StAB-advies blijkt bovendien dat die motivering onjuist was, aangezien daarbij ten onrechte is vermeld dat de grenswaarden uit SBR-richtlijn A niet zouden worden overschreden.

35.6. Omdat het tracébesluit is vastgesteld in strijd met artikel 3:46 van de Awb, zijn de beroepen van [appellant sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B], [appellant sub 5] en [appellant sub 9] op dit punt gegrond en moet het tracébesluit worden vernietigd. Artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder a, van de Awb biedt de bestuursrechter de bevoegdheid om te bepalen dat de rechtsgevolgen van het vernietigde besluit in stand blijven. Ondanks een geconstateerd gebrek kan het besluit dan toch blijven gelden. In dit geval is van belang dat de staatssecretaris in zijn reactie op het StAB-advies alsnog een motivering heeft gegeven over mogelijke schade door trillingen op de punten waarin het trillingsonderzoek onvoldoende inzicht verschaft. Daaruit volgt dat het tracébesluit

voldoet aan het kader voor de beoordeling van schade als gevolg van trillingen in SBR-richtlijn A. Appellanten hebben deze motivering niet bestreden. Daarom kunnen de rechtsgevolgen van het tracébesluit in stand blijven, als in het hierna volgende niet nog andere gebreken worden geconstateerd die nopen tot vernietiging van het tracébesluit.

Maatregelen

36. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] voeren aan dat nagenoeg alle trillingwerende maatregelen geen effect hebben op laagfrequente trillingen. Alleen zeer kostbare maatregelen zoals trillingwerende wanden of ingrijpende wijzigingen aan het spoor hebben effect. Daarom mocht de staatssecretaris volgens [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] niet uitgaan van het normbedrag van € 47.000,00 per woning voor de beoordeling van de doelmatigheid van maatregelen.

[appellant sub 5] stelt dat onduidelijk is hoe de maatregelcatalogus van ProRail is toegepast. Verder stelt hij dat de trillingsdempende plaat bij Tricht geen bewezen techniek is.

36.1. Artikel 9 van de Bts luidt:

"1. Het treffen van maatregelen, voorgeschreven ingevolge de artikelen 5, tweede lid, 6, tweede en derde lid, 7, tweede en derde lid, en 8, derde lid, kan achterwege blijven indien de maatregelen niet doelmatig zijn. In de toelichting bij het tracébesluit of, indien van toepassing, de opleveringstoets wordt het achterwege laten van een maatregel gemotiveerd.

2. Het treffen van maatregelen blijft niet achterwege als de Vmax zonder maatregelen meer dan 3.2 bedraagt.

3. In de toelichting bij het tracébesluit of, indien van toepassing, de opleveringstoets wordt gemotiveerd ingegaan op:

- a. de geraamde kosten van een maatregel;
- b. de geraamde opbrengsten van de maatregel in termen van trillinghinderreductie en het aantal woningen;
- c. het gehanteerde normbedrag per woning; en
- d. de gemaakte doelmatigheidsafweging."

36.2. Zoals hiervoor onder 21. is vermeld, voorziet het tracébesluit in een overgangsplaat bij de onderdoorgang Tricht als maatregel tegen de overschrijding van de grenswaarde voor de gemiddelde trillingssterkte V_{per} bij de woning [locatie 4].

36.3. In de toelichting van het tracébesluit staat dat het normbedrag van € 47.000,00 is gebaseerd op acceptabel geachte kosten per gehinderde, waarbij is uitgegaan van een bezetting van 2,2 inwoners per woning. Het bedrag is volgens de toelichting tot stand gekomen op basis van informatie uit diverse onderzoeken die in het kader van beleidsontwikkeling op dit gebied zijn uitgevoerd door het

RIVM, Witteveen en Bos en Arcadis.

36.4. In hoofdstuk 8 van het trillingsonderzoek is beschreven welke maatregelen zijn afgewogen in verband met de overschrijding van de grenswaarde voor de gemiddelde trillingssterkte V_{per} bij de woning [locatie 4]. In paragraaf 8.5 staat dat een quick scan is uitgevoerd van alle in beginsel mogelijke maatregelen. Hierbij is mede gebruik gemaakt van de maatregelencatalogus van ProRail. Er zijn 30 maatregelen beoordeeld op uitvoerbaarheid, effectiviteit en kosten. Vanwege het feit dat het om slechts een enkele woning gaat en daardoor een budget van € 47.000,00 beschikbaar is, vallen vrijwel alle maatregelen direct af. Er zijn twee maatregelen nader onderzocht: het optimaliseren van de stootplaat om de overgang van de nieuwe ongelijkvloerse kruising trillingsarm te realiseren en het verstijven van vloeren.

De uitkomst van dit onderzoek is dat het optimaliseren van de stootplaat leidt tot een vermindering van trillingsniveaus bij de overgangen. De exacte mate van reductie is volgens het trillingsonderzoek zeer lastig in te schatten. De kosten zijn echter ook beperkt waardoor de benodigde ontwerpwijzigingen doelmatig worden geacht. Het verstijven van vloeren zou in dit geval niet effectief zijn en is daarom niet doelmatig, aldus het trillingsonderzoek.

36.5. Uit artikel 9, eerste lid, van de Bts volgt in dit geval dat het treffen van maatregelen voor het wegnemen van de overschrijding van de grenswaarde voor V_{per} bij de woning [locatie 4] in Tricht achterwege kan blijven indien de maatregelen niet doelmatig zijn. Uit het derde lid, onder a, volgt dat bij de beoordeling van de doelmatigheid de geraamde kosten van een maatregel worden betrokken, waarbij uit onderdeel c volgt dat een normbedrag per woning gehanteerd wordt. De Bts schrijft niet voor hoe hoog dat normbedrag moet zijn. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de staatssecretaris in dit geval in redelijkheid kunnen uitgaan van € 47.000,00 per woning. Hierbij is van belang dat de overschrijding van de grenswaarden in dit geval maar één woning betreft en de mogelijke maatregelen hiertegen zodanig kostbaar zijn dat ook een veel hoger normbedrag per woning er niet toe zou leiden dat maatregelen alsnog doelmatig zouden worden.

Voor zover [appellant sub 5] aanvoert dat onduidelijk is hoe de maatregelencatalogus van ProRail is toegepast, stelt de Afdeling vast dat in het trillingsonderzoek is toegelicht welke maatregelen zijn beoordeeld. [appellant sub 5] heeft daartegen geen concrete bezwaren aangevoerd. Wat de effectiviteit van de trillingsdempende plaat betreft, is in het trillingsonderzoek onderkend dat het moeilijk is om het precieze effect van deze maatregel in te schatten. De Afdeling acht niet aannemelijk dat tegen vergelijkbare kosten effectievere maatregelen mogelijk zijn. Daarom heeft de staatssecretaris toereikend gemotiveerd dat in dit geval alleen de stootplaat een doelmatige maatregel is.

37. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] richten zich verder tegen het tracébesluit voor zover daarin bovenwettelijke maatregelen zijn voorzien tegen trillinghinder. Zij betogen dat bovenwettelijke maatregelen een vorm van willekeur zijn. Ook is volgens hen sprake van strijd met het gelijkheidsbeginsel. Volgens [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] had niet alleen aan de oostkant van het spoor, waar de jetgrouten wand is voorzien, maar ook aan de westkant maatregelen moeten worden getroffen. [appellant sub 9] heeft zich hier ter zitting bij aangesloten.

37.1. Zoals hiervoor onder 22. is vermeld, voorziet het tracébesluit in aanvulling op de maatregel die op grond van de Bts wordt getroffen in een verlengde stootplaat bij de onderdoorgang Nieuwsteeg en een jetgrouten wand van 320 m lang aan de oostzijde van het spoor in Tricht ter hoogte van de

Willem Mechteldstraat.

37.2. In de toelichting van het tracébesluit staat dat om zoveel mogelijk hinder weg te nemen voor de aanvullende maatregelen is gekeken naar het gebied met de grootste concentratie aan woningen en trillinghinder. Dit is Tricht (deelgebied 1). Als naar de Vmax-belasting in Tricht wordt gekeken dan zou een maatregel met name de woningen aan de oostzijde van het spoor tussen de Johannes Wigeliusstraat en de Nieuwstraat moeten omvatten. De relatief hoge Vper komt met name voor bij enkele woningen ten zuiden van de Nieuwsteeg.

Voor de eerstgenoemde woningen wordt een jetgrouten wand aangelegd. De mate van trillingreductie hiervan varieert afhankelijk van de ligging van de woningen ten opzichte van de wand. Voor de woningen aan de Willem Mechteldstraat die ongeveer 30 tot 40 m van het spoor liggen, wordt in verticale richting een reductie tussen de 40 en 70 procent verwacht. In horizontale richting reduceert de wand de trillingen op 25 tot 35 m met ongeveer 25 procent.

Voor de woningen nabij de Nieuwsteeg geldt volgens de toelichting dat de trillingen daar kunnen worden teruggebracht door middel van een verlengde stootplaat bij onderdoorgang Nieuwsteeg.

37.3. Ter zitting is namens de staatssecretaris verder toegelicht dat de jetgrouten wand met name effectief is voor woningen die dicht op het spoor staan. Op andere locaties dan die waar de maatregel nu is voorzien, zou het plaatsen van een dergelijke wand weinig tot niet effectief zijn. Andere maatregelen, bijvoorbeeld specifiek gericht op goederentreinen die de zwaarste trillingen veroorzaken, zouden volgens de staatssecretaris zeer kostbaar zijn.

37.4. Uit de door de staatssecretaris gegeven toelichting volgt dat de aanvullende maatregelen erop zijn gericht zoveel mogelijk hinder voor zoveel mogelijk woningen weg te nemen. Ook zijn de kosten van de mogelijke maatregelen in de afweging betrokken. De duurste maatregel, de jetgrouten wand, is aan de oostzijde van het spoor in Tricht voorzien omdat op die locatie het grootste effect voor de meeste woningen wordt bereikt. Aan de westzijde zou deze maatregel volgens de staatssecretaris weinig tot niet effectief zijn. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] hebben dit niet bestreden. De Afdeling is daarom van oordeel dat wat betreft het onderscheid tussen woningen aan de oost- en westkant van het spoor geen sprake is van vergelijkbare gevallen die ten onrechte ongelijk zijn behandeld.

Ook voor het overige is de Afdeling van oordeel dat de staatssecretaris in redelijkheid heeft kunnen besluiten om alleen de twee aanvullende maatregelen te treffen die in het tracébesluit zijn voorzien. Ook bij het treffen van maatregelen die verder gaan dan volgens het toepasselijke beleidskader noodzakelijk is, mogen overwegingen van doelmatigheid - waartoe ook de kosten behoren - worden betrokken. Als dit anders was, dan zou er praktisch geen beperking zijn. Dit kan in redelijkheid niet van de staatssecretaris worden geëist.

De betogen falen.

Sanering bestaande trillinghinder?

38. [appellant sub 2], [appellant sub 1], [appellant sub 5], [appellant sub 9] en [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] voeren aan dat zij in de huidige situatie al veel trillinghinder ondervinden, met name van de goederentreinen die door Tricht rijden. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] en [appellant sub 5] stellen dat trillinghinder gezondheidsklachten veroorzaakt en verwijzen naar een rapport van het RIVM hierover.

[appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] betogen dat het tracébesluit had moeten voorzien in sanering van de bestaande hinder. Zij vinden dat bij een grootschalige ingreep zoals het tracébesluit die een toekomstbestendig spoor mogelijk maakt, vanwege de intensiteit van gebruik, de nieuwste technieken moeten worden toegepast. Zij maken een vergelijking met de Betuweroute, waar volgens hen minder treinen rijden dan in Tricht, maar waar volledig nieuwe infrastructuur is aangelegd.

38.1. De staatssecretaris erkent dat in Tricht maximale trillingssterktes optreden die als hinderlijk kunnen worden ervaren. Het onderzoek dat op grond van de Bts moet worden uitgevoerd, is er in beginsel echter niet op gericht om bestaande hinder te mitigeren. In dit geval volgt uit het onderzoek dat in de voorziene situatie volgens de staatssecretaris bij één woning in Tricht niet aan een grenswaarde wordt voldaan, zodat op grond van de Bts alleen voor die woning maatregelen afgewogen hoefden te worden. Dit is goed te verklaren aangezien de doorgaande sporen met goederenvervoer niet worden verlegd. Hierdoor zal er nauwelijks sprake zijn van een verandering van de maximale trillingssterkte (V_{max}). Volgens de Bts is een afweging van maatregelen dan niet aan de orde.

De staatssecretaris stelt verder dat de relatie tussen trillingen en gezondheid tot uitdrukking komt in de grens- en streefwaarden van de Bts en SBR-richtlijn B. Het RIVM-rapport "Wonen langs het spoor. Gezondheidseffecten trillingen van treinen" uit 2015 is een inventarisatie van effecten van trillingen op basis van vragenlijstonderzoek. Een nadere uitwerking van normstelling en regelgeving valt buiten de scope van dit onderzoek. Het RIVM-rapport bevat volgens de staatssecretaris op zichzelf niet voldoende aanknopingspunten voor gebruik en ook volgt hier niet uit dat het huidige beoordelingskader niet verantwoord zou zijn.

De staatssecretaris wijst er voorts op dat het tracébesluit voorziet in aanvullende maatregelen om de bestaande trillinghinder te beperken.

Ten slotte heeft de staatssecretaris ter zitting toegelicht dat het ministerie bezig is met de uitvoering van de (algemene) maatregelen tegen trillinghinder die in de kamerbrief van 23 april 2018 zijn aangekondigd, maar dat de resultaten hiervan niet op korte termijn te verwachten zijn.

38.2. In het StAB-advies staat dat uit het trillingsonderzoek volgt dat in de bestaande situatie al sprake is van een hoge trillingsbelasting in woningen langs het spoor, met name vanwege de maximale trillingssterkte (V_{max}). De maximale trillingssterkte neemt echter niet toe als gevolg van het tracébesluit. Daarmee is voor V_{max} voldaan aan de Bts. Dat neemt volgens het StAB-advies niet weg dat voor veel woningen langs het spoor in Tricht sprake is van trillinghinder. Voor de woningen binnen een afstand van 100 m aan weerszijden van het spoor is voor de plansituatie een maximale trillingssterkte (V_{max}) berekend die varieert van 0,319 tot maximaal 1,902. Dergelijke trillingsniveaus zijn goed voelbaar en daardoor hinderlijk. Nergens binnen het onderzoeksgebied is echter een

trillingssterkte gemeten of berekend die hoger is dan 3,2, het niveau dat in de Bts als absolute bovengrens wordt gehanteerd, aldus het StAB-advies.

Daarin staat verder dat het RIVM heeft geconcludeerd dat het voldoen aan de Bts-grenswaarde voor V_{max} van 3,2 niet voldoende is om ernstige trillinghinder en gezondheidseffecten te beperken. Volgens het RIVM is ook en juist bij de middengroepen die worden blootgesteld aan trillingssterkten van 0,1 tot 1,6 veel gezondheidswinst te halen. Met name in Tricht vallen veel woningen langs het spoor in deze blootstellingsklasse. Volgens het StAB-advies mag daarom verwacht worden dat, uitgaande van de bevindingen in het rapport van het RIVM, een aanzienlijk percentage van de bewoners langs het spoor reeds in de bestaande situatie ernstige hinder, slaapverstoring en gezondheidseffecten van trillingen van de goederentreinen ondervinden. Bij de besluitvorming is met deze effecten geen rekening gehouden, althans dat blijkt niet uit de toelichting bij het tracébesluit. Het enkel voldoen aan de Bts in de plansituatie geeft volgens het StAB-advies in dat opzicht niet voldoende waarborg dat sprake zal zijn van een gezonde woon- en leefsituatie. De deskundige merkt hierbij wel op dat de hinder al in de bestaande situatie aanwezig is en de mate van hinder wat betreft V_{max} niet zal toenemen als gevolg van het tracébesluit. De gemiddelde trillingssterkte V_{per} neemt wel toe (omdat het aantal treinen toeneemt), maar in het RIVM-onderzoek is geen relatie gelegd met V_{per} , zodat hierover geen conclusies kunnen worden getrokken. Een toename van het aantal treinen zal logischerwijs wel tot een toename van de hinder leiden, aldus het StAB-advies.

38.3. Vast staat dat in de bestaande situatie in Tricht langs het spoor sprake is van aanzienlijke trillinghinder. De Bts verplichtte de staatssecretaris er niet toe om bij de vaststelling van het tracébesluit deze bestaande trillinghinder te saneren. Een dergelijke plicht volgt ook niet uit de Tracéwet. De beoordeling van de rechtmatigheid van het tracébesluit door de Afdeling kan wat betreft trillinghinder dan ook niet meer omvatten dan de hinder die het gevolg is van het tracébesluit.

In dit geval kunnen de wijzigingen aan het spoor waarin het tracébesluit voorziet, leiden tot een toename van trillinghinder doordat de gemiddelde trillingssterkte toeneemt. Zoals blijkt uit wat eerder in deze uitspraak is overwogen, leidt de toepassing van de Bts ertoe dat maar voor één woning in Tricht hoeft te worden afgewogen of trillingsbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen. Omdat in Tricht echter bij veel meer woningen al aanzienlijke trillinghinder bestaat, mag van de staatssecretaris worden verwacht dat hij beoordeelt of in aanvulling op de Bts redelijkerwijs maatregelen getroffen kunnen worden om de toename van de trillinghinder ook voor deze woningen zo veel als mogelijk te beperken. Dat heeft de staatssecretaris in dit geval ook gedaan. Gelet op wat onder 37.4 is overwogen, heeft de staatssecretaris in dit geval in redelijkheid kunnen volstaan met het treffen van de aanvullende maatregelen waarin het tracébesluit voorziet.

Onderdoorgang Lingedijk

39. [appellant sub 1] betoogt dat het bestreden besluit niet voorschrijft wat de hellingshoeken van de op- en afritten van de onderdoorgang Lingedijk moeten zijn. Ook ontbreekt de maatvoering van de onderdoorgang voor auto- en fietsverkeer en zijn bij de voetgangerspaden geen hoogte- en breedtematen aangegeven. Daarom biedt het tracébesluit volgens [appellant sub 1] onvoldoende waarborgen voor de verkeersveiligheid.

39.1. De staatssecretaris stelt dat voor de preferente fietsverbindingen in Tricht, de onderdoorgangen van de randweg en de Lingedijk, is uitgaan van een hellingspercentage van 4 procent. De hellingshoek voldoet hiermee aan de normen van de CROW-richtlijn ontwerpwijzer fietsverkeer en de

CROW-publicatie "Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" uit 2012 (hierna: ASVV 2012). De maatvoering en indeling van de weg, het voetpad en de fietsverbindingen is verder weergegeven op detailkaart 5 van het tracébesluit. Hieruit volgt dat de onderdoorgang bestaat uit een gedeelte voor gemotoriseerd verkeer, bestaande uit een asfaltstrook van 5,80 m, met aan weerszijden een schrikstrook van 1 m. Ten noorden van de asfaltstrook komt een fietspad van 2 m te liggen en een voetpad van 2 m. Zuidelijk van de asfaltstrook komt ook een fietspad van 2 m breed te liggen.

39.2. Het hellingspercentage van de op- en afritten van de onderdoorgang Lingedijk is niet vastgelegd in het tracébesluit. Uit het StAB-advies volgt dat de onderdoorgang kan worden aangelegd met een hellingspercentage van 4 procent. Dit bestrijdt [appellant sub 1] op zichzelf ook niet. Omdat de staatssecretaris voornemens is dit hellingspercentage toe te passen en het tracébesluit daarvoor de ruimte biedt, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat dat in het tracébesluit vastgelegd had moeten worden. De overige maatvoering is weergegeven op de verschillende kaarten die deel uitmaken van het tracébesluit, waaronder detailkaart 5. De Afdeling ziet daarom geen grond voor het oordeel dat het tracébesluit vanwege het ontbreken van deze maatvoering onvoldoende waarborgen biedt voor de verkeersveiligheid.

Het betoog faalt.

40. [appellante sub 6] voert aan dat het tracébesluit niet voorziet in voldoende ruimte voor een aanvaardbare helling voor de oostzijde van de onderdoorgang Lingedijk. Dit geldt volgens haar ook in het geval de hellingshoek vier procent zou zijn. Figuur 3.6 in de toelichting laat een veel groter indicatief ruimtebeslag zien dan in het tracébesluit is aangewezen. [appellante sub 6] concludeert dat een groter deel van haar perceel nodig is, wat de staatssecretaris niet heeft onderkend.

40.1. De staatssecretaris stelt dat het ruimtebeslag van de onderdoorgang Lingedijk is gebaseerd op lokale inmetingen en maximale hellingspercentages van 4 procent voor voetgangers en fietsers om het ruimtebeslag te minimaliseren. Figuur 3.6 in de toelichting geeft een indicatie van het ruimtebeslag voor twee doorrijhoogten. Bij de nadere uitwerking is gebruik gemaakt van lokale inmetingen, die resulteren in het ruimtebeslag zoals is weergegeven op detailkaart 5 van het tracébesluit, aldus de staatssecretaris.

40.2. Zoals de staatssecretaris terecht stelt, geeft figuur 3.6 van de toelichting een indicatie van het ruimtebeslag van de onderdoorgang met en zonder hoogtebeperking. De toelichting is geen bindend onderdeel van het tracébesluit. De detailkaarten zijn dat wel. Op detailkaart 5 is de onderdoorgang Lingedijk ingetekend. Zoals hiervoor onder 39.2. al is vastgesteld, volgt uit het StAB-advies dat de onderdoorgang kan worden aangelegd met een hellingspercentage van 4 procent. De Afdeling ziet dan ook geen belemmeringen voor de aanleg van de onderdoorgang overeenkomstig het daarvoor door de staatssecretaris naar voren gebrachte ontwerp. Dit betekent dat de staatssecretaris niet heeft onderschat hoeveel gronden van [appellante sub 6] nodig zijn.

41. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] betogen dat de wegverbreding bij de Lingedijk van 5,5 m naar 14 m over een afstand van ongeveer 200 m buitenproportioneel is en tot een verkeersonveilige situatie leidt. Deze verbreding is het gevolg van de keuze voor een volwaardige onderdoorgang met een hoogte van 3,60 m. Bij die hoogte vereisen de aan te houden hellingspercentages dat er een scheiding wordt aangebracht tussen de rijbaan en de fiets- en voetpaden, wat bij elkaar een weg met een totale breedte van 14 m oplevert. Bovendien laat het

ontwerp van de nieuwe onderdoorgang volgens [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] zich niet landschappelijk inpassen. Dit klemt temeer nu volgens [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] ook gekozen had kunnen worden voor een hoogte van 2,60 m, waarbij de voorzieningen voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer niet behoeven te worden gescheiden en om die reden met een minder breed wegprofiel en een eenvoudiger aansluiting aan de oost- en westzijde van de Lingedijk had kunnen worden volstaan. Volgens [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] wordt de keuze voor een hoogte van 3,60 m ten onrechte mede gebaseerd op de wens van de brandweer. Zij stellen dat door het realiseren van een ongelijkvloerse randweg de aanrijtijden al worden verbeterd en daarnaast ook gebruik kan worden gemaakt van blusauto's elders uit dezelfde veiligheidsregio.

41.1. De staatssecretaris stelt dat de keuze voor een onderdoorgang met een hoogte van 3,60 m toekomstbestendig is en bovendien tegemoet komt aan de eisen van de hulpdiensten. Daarnaast zou een keuze voor een hoogte van 2,60 m resulteren in een extra beperking voor recreatief verkeer, zoals bijvoorbeeld auto's met fietsendragers op het dak.

41.2. Ter zitting heeft de staatssecretaris de gemaakte keuzes en bijhorende maatvoering nader toegelicht. De keuze voor een doorrijhoogte van 3,60 m komt mede voort uit de eisen van de hulpdiensten. In geval van calamiteiten is het volgens de staatssecretaris noodzakelijk dat een tweede aanrijroute beschikbaar is voor blusvoertuigen. Een onderdoorgang met een doorrijhoogte van 3,60 m maakt een eerste uitruk van de hulpverlening met een tankspuitauto in dat geval mogelijk, zij het dat de wagen met beperkte snelheid de onderdoorgang zal moeten doorrijden vanwege de beperkte speling in de hoogte.

De doorrijhoogte van 3,60 m is volgens de staatssecretaris echter niet de enige reden voor het ruimtebeslag in de breedte van de onderdoorgang. Met het oog op de verkeersveiligheid acht de staatssecretaris van groot belang dat de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer van elkaar worden gescheiden. Redengevend daarvoor is dat achteropkomend gemotoriseerd verkeer de snelheid van fietsers vaak verkeerd inschatten. Fietsers rijden in het algemeen sneller bij het afdalen in de tunnel en langzamer bij het weer naar boven rijden in de tunnel, terwijl de snelheid van gemotoriseerd verkeer in een tunnel over het algemeen gelijkmatiger is. Ook zonder een doorrijhoogte van 3,60 m zou daarom aan gescheiden rijbanen en het daaruit voortvloeiende ruimtebeslag in de breedte worden vastgehouden. In het StAB-advies wordt bevestigd dat de keuze voor een kleiner ruimtebeslag zal leiden tot een minder verkeersveilige oplossing.

Tot slot wijst de staatssecretaris in dit kader nog op het ontwerp, waarin voor een goede inpassing de overspanning (het 'dak') van de onderdoorgang de afstand tussen de Lingedijk en het bestaande kunstwerk zal moeten overbruggen. Ook om die reden zal het ruimtebeslag in de breedte dus niet afnemen wanneer gekozen wordt voor een lagere doorrijhoogte.

41.3. Gelet op deze toelichting, waarin zowel de verkeersveiligheid, de wens van de hulpdiensten als de inpassing is betrokken, acht de Afdeling de gemaakte keuzes voor de doorrijhoogte van 3,60 m en de gescheiden rijbanen gerechtvaardigd. Daaraan voegt de Afdeling toe dat het aangevoerde geen grond biedt voor de aanname dat de wens vanuit de hulpdiensten voor een doorrijhoogte van 3,60 m niet langer zou gelden.

Het betoog faalt.

42. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] en [appellant sub 5] kunnen zich niet vinden in de inrichting van de weginfrastructuur in de aanloop naar de onderdoorgang aan de oostkant op basis van het principe van de gedeelde ruimte ("shared space"), omdat dat een verkeersonveilige situatie zou opleveren. [appellant sub 5] stelt dat de staatssecretaris hier ten onrechte geen nader onderzoek naar heeft gedaan. De voorbeelden van situaties waarin een gedeelde ruimte succesvol zou zijn toegepast, zijn volgens [appellant sub 5] niet vergelijkbaar met de situatie in Tricht.

42.1. De staatssecretaris stelt dat in de verkeersuitwerking is gezocht naar een goede oplossing voor de weginfrastructuur. Binnen de beperkte ruimte kwam daarvoor gezien de specifieke situatie bij de Lingedijk de gedeelde ruimte als beste oplossing naar voren. Binnen een gedeelde ruimte zijn alle verkeersdeelnemers gelijkwaardig aan elkaar en kent de ruimte geen voorrangsregeling. Gedeelde ruimte attendeert mensen erop dat er iets bijzonders aan de hand is, wat de alertheid verhoogt. Om de verkeersdeelnemers te attenderen op de gedeelde ruimte zal deze een bijpassende inrichting krijgen, waardoor duidelijk wordt dat het gebied gebruikt wordt door voetgangers, fietsers en overig verkeer. Daarnaast wordt het gebied ingericht als een 30 km/uur-gebied waarmee de onderlinge snelheidsverschillen gering zijn.

42.2. De Afdeling stelt voorop dat de inrichting van de gedeelde ruimte als zodanig geen onderdeel uitmaakt van het tracébesluit, maar een vorm van inrichting is van het maatregelvlak "wegen".

42.3. Overigens wordt het standpunt van de staatssecretaris over de verkeersveiligheid in de gedeelde ruimte door de StAB onderschreven. In het StAB-advies staat dat gedeelde ruimte een concept is voor de inrichting van een verkeersruimte als verblijfsruimte waarbij de verschillende categorieën verkeersdeelnemers geen eigen verkeersruimte hebben. In gedeelde ruimtes ontbreken daarom richtinggevend kenmerken, zoals verkeersborden, verkeerslichten of stoepranden. In een gedeelde ruimte worden de verkeersdeelnemers gedwongen op elkaar te letten en contact met elkaar te maken en zo rekening met elkaar te houden. Gezien de lage verkeersintensiteiten is de kans op overtreding van eventuele verkeersmaatregelen bovendien erg groot, zodat dergelijke maatregelen een schijnveiligheid zouden opleveren. In het algemeen ervaren verkeersdeelnemers gebieden met een gedeelde ruimte als verkeersonveilig (subjectieve verkeersonveiligheid), wat de alertheid van de verkeersdeelnemers vergroot. Daardoor blijken deze gebieden in de praktijk juist verkeersveiliger (objectieve verkeersveiligheid) te zijn.

Gelet op het voorgaande kunnen appellanten niet worden gevolgd in hun betoog dat de gedeelde ruimte een verkeersonveilige situatie oplevert. Ook ervan uitgaande dat de gedeelde ruimte zal worden gerealiseerd, staat dit dus niet in de weg aan de rechtmatigheid van het besluit.

Het betoog faalt.

Parkeerplaatsen

43. [appellant sub 1] en [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] betogen dat het tracébesluit ten onrechte niet voorziet in voldoende compensatie van de parkeerplaatsen rond de ondertunneling aan de Linge die als gevolg van het tracébesluit zullen verdwijnen.

43.1. Als gevolg van het tracébesluit komen in totaal vijftien parkeerplaatsen te vervallen. Het gaat om vijf parkeerplaatsen op het terrein van restaurant De Lachende Gans en tien parkeerplaatsen langs de Lingedijk. Zoals ook blijkt uit detailkaart 5 voorziet het tracébesluit ter compensatie hiervan in de aanleg van achttien nieuwe parkeerplaatsen. Tussen de Kerkstraat en het spoor zullen acht parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarvan in overleg met de gemeente vijf plaatsen zullen worden aangewezen voor exclusief gebruik door restaurant De Lachende Gans. Verder worden aan de westzijde van het spoor tien parkeerplaatsen gerealiseerd.

Het betoog faalt.

Bodemverontreiniging

44. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] betogen dat de staatssecretaris er ten onrechte van uitgaat dat, in geval van ernstige bodemverontreiniging, kan worden overgegaan tot sanering. Zolang dit niet vaststaat, staat daarmee ook de uitvoering van de onderdoorgang aan de Lingedijk op losse schroeven.

44.1. De staatssecretaris stelt voorop dat de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd geen deel uitmaken van het tracébesluit en dus hier niet ter beoordeling staan. Om inzicht te krijgen in eventuele risico's van bodemverontreiniging is voor het project Spooromgeving Geldermalsen een onderzoek uitgevoerd naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. Hieruit zijn enkele verontreinigde locaties naar voren gekomen, waaronder ter plaatse van eventuele werkzaamheden in de Linge. Naar aanleiding daarvan zal nader bodemonderzoek worden uitgevoerd in de voorbereiding van de realisatie van het project. Werkzaamheden op de locaties met ernstige bodemverontreiniging zullen pas worden uitgevoerd nadat instemming op grond van artikel 38 de Wet bodembescherming is verkregen. De staatssecretaris gaat ervan uit dat deze instemming zal worden verkregen.

44.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen vormen de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, als zodanig geen onderwerp van het tracébesluit. De Afdeling verwijst naar haar uitspraak van van 30 oktober 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1771. Dat doet er evenwel niet aan af dat een tracébesluit niet mag worden vastgesteld indien en voor zover de staatssecretaris op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de aanwezige bodemverontreiniging aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat.

Naar het oordeel van de Afdeling doet die situatie zich hier niet voor. Allereerst stelt de Afdeling vast dat van ernstige bodemverontreiniging nog niet is gebleken. Verder kan instemming op grond van artikel 38 en volgende van de Wet bodembescherming worden verkregen indien aantoonbaar is dat zich risico's voordoen voor de gezondheid van mens, dier en plant en verspreiding zoveel mogelijk wordt beperkt, en kunnen aan de te verlenen instemming bovendien nog voorwaarden worden verbonden. Onder die omstandigheden ziet de Afdeling geen aanleiding om aan te nemen dat de aanwezige bodemverontreiniging in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit.

Het betoog faalt.

Gevolgen horeca perceel [appellante sub 6]

45. [appellante sub 6] vreest dat het tracébesluit onomkeerbare negatieve effecten heeft op de exploitatie van het café-restaurant De Lachende Gans op haar perceel. Een gedeelte van het perceel is namelijk aangewezen voor de nieuwe onderdoorgang Lingedijk. [appellante sub 6] is van mening dat onvoldoende duidelijkheid bestaat over de situatie tijdens en na de aanleg van het tracé.

45.1. De staatssecretaris erkent dat het tracébesluit nadelige effecten heeft op het eigendom van [appellante sub 6] en de exploitatie van het café-restaurant. De benodigde gronden zullen op basis van volledige schadeloosstelling worden verworven. Voor eventuele resterende schade kan [appellante sub 6] op grond van artikel 22 van de Tracéwet, gezien in samenhang met artikel 15, tweede lid, van het Tracébesluit een verzoek indienen om nadeelcompensatie. Ook zijn volgens de staatssecretaris diverse mitigerende maatregelen mogelijk om nadelige gevolgen te beperken. Die kunnen bij de reconstructie van het terrein worden gerealiseerd. Het gaat om maatregelen die de bevoorrading vergemakkelijken, een fietsenstalling en nieuw terrein voor het terras. Verder zullen in de nabijheid nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd, waarvan een deel voor het café-restaurant gereserveerd kan worden. Ook voorziet het tracébesluit al in een laad-en-losvak, aldus de staatssecretaris.

45.2. De uitvoering van het tracébesluit zal ertoe leiden dat een deel van het perceel van [appellante sub 6] dat gebruikt wordt voor de horecagelegenheid (met name voor het terras) zal worden ingericht als onderdeel van de onderdoorgang Lingedijk. Voor dit nadeel zal [appellante sub 6] op basis van volledige schadeloosstelling worden gecompenseerd. De Afdeling acht niet aannemelijk dat het perceel van [appellante sub 6] niet langer geschikt zal zijn voor de exploitatie van een horecagelegenheid. Voor eventuele resterende schade kan [appellante sub 6] op grond van artikel 22 van de Tracéwet, gezien in samenhang met artikel 15, tweede lid, van het Tracébesluit een verzoek indienen om nadeelcompensatie. Daarom heeft de staatssecretaris in redelijkheid meer gewicht kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de onderdoorgang Lingedijk dan aan de belangen van [appellante sub 6].

Het betoog faalt.

Uitrit [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B]

46. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] wijzen erop dat voor de realisering van het gekozen tracé grond nodig is die hun eigendom is. Zij betogen dat de noodzaak om het westelijk deel van de onderdoorgang Lingedijk via hun perceel te laten lopen niet is aangetoond. Daarnaast vrezen [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] dat hun uitrit als gevolg van de onteigening zeer onoverzichtelijk en daarmee onveilig zal zijn. Nu de onderdoorgang moet worden ingepast in een bestaande situatie had de staatssecretaris gemotiveerd kunnen en moeten afwijken van de richtlijnen voor het ontwerpen van een nieuwe weg, waarmee het perceel van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] omzeild had kunnen worden.

46.1. De staatssecretaris stelt dat er zorgvuldig naar de situatie is gekeken en stelt dat het deel van het perceel van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] waarom het gaat noodzakelijk is om een veilig wegontwerp te realiseren en dat het aanpassen van de bochtstraal om de randweg om het

perceel van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] heen te laten lopen, voor zover al mogelijk, tot een minder veilige situatie leidt.

46.2. Tussen [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] en de staatssecretaris is niet in geschil dat het gaat om een stuk grond van 22 m², waarvan ongeveer de helft is geasfalteerd en al in gebruik is als openbare weg. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] staan open voor minnelijke verwerving van het verharde deel van de grond. De andere helft maakt deel uit van de tuin van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] en wordt gebruikt als parkeerplaats, dan wel als uitrit. Het is deze grond die zij niet willen afstaan en waarover de beroepsgrond gaat.

46.3. Verwerving van deze grond van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] ten behoeve van het tracébesluit heeft tot gevolg dat zij bij het uitrijden van het perceel ongeveer een meter verder naar achteren staan dan in de huidige situatie het geval is. Daarmee wordt de zichtlijn vanaf de uitrit op de rijbaan deels weggenomen door hun eigen woning. Zoals besproken ter zitting, bestaat ook in de huidige situatie echter geen vrij zicht vanaf het perceel van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] op de rijbaan. Ook de helling van het talud en de begroeiing die als afscheiding tussen de tuin en de weg staat beperken dit zicht. De Afdeling ziet geen aanleiding om te twifelen aan de toelichting van de staatssecretaris dat serieus is gekeken naar de mogelijkheden om het perceel van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] te ontwijken maar dat dat vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid niet mogelijk is gebleken. Daarnaast levert de situatie na verwerving van het stuk grond voor [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] niet zo'n belemmering van het zicht op dat de staatssecretaris daar in de besluitvorming doorslaggevend belang aan had moeten toekennen.

Het betoog faalt.

Onderdoorgang Nieuwsteeg

47. [appellant sub 1] kan zich niet verenigen met de onderdoorgang Nieuwsteeg waarin het tracébesluit voorziet. Daarover voert hij aan dat als gevolg van deze ondertunneling de verkeerssituatie voor met name het fietsverkeer in ernstige mate zal verslechteren. Daarnaast wordt met deze tunnel de fysieke eenheid van Tricht geweld aangedaan. De staatssecretaris heeft volgens [appellant sub 1] ten onrechte niet de variant onderzocht van een rechte onderdoorgang voor alleen fietsverkeer.

Ook [appellant sub 5] heeft bezwaren tegen de ondertunneling Nieuwsteeg. Volgens hem is deze te steil. Daarover voert hij aan dat het een wettelijk vereiste is dat de helling maximaal 4 procent is. Volgens [appellant sub 5] is onvoldoende onderzoek gedaan naar de hellingpercentages van de onderdoorgangen waarin het plan voorziet.

47.1. De staatssecretaris stelt dat voor het ontwerp van de onderdoorgang de CROW-richtlijn ontwerprijzer fietsverkeer en de ASVV 2012 als uitgangspunt zijn genomen. De onderdoorgang ter hoogte van de Nieuwsteeg wordt volgens de staatssecretaris uitgerust met zogenoemde "luie" trappen met fietsgoten. Ten noorden van de onderdoorgang worden aan weerszijden van het spoor hellingbanen aangelegd met een hellingspercentage van 7 procent, zodat de onderdoorgang ook kan worden gebruikt door mensen met een rollator, scootmobiel of rolstoel. Vanwege de beperkte ruimte is hier afgeweken van de ASVV 2012, waarin een hellingspercentage van 4 procent wordt geadviseerd.

De keuze voor een hellingspercentage van 7 procent is afgestemd met de gemeente Geldermalsen en het gehandicaptenplatform Geldermalsen. In het contract met de aannemer wordt getracht dit hellingspercentage te optimaliseren, aldus de staatssecretaris. Tot slot weerspreekt de staatssecretaris dat de door [appellant sub 1] genoemde rechte onderdoorgang voor alleen fietsverkeer niet is onderzocht.

47.2. De voorgenomen inrichting van de onderdoorgang Nieuwsteeg, zoals hiervoor door de staatssecretaris beschreven, maakt geen deel uit van het tracébesluit, maar is opgenomen in het rapport 'Inpassing Nieuwsteeg/W. Mechteldstraat Tricht' van Pouderoyen compagnons van 30 september 2016.

De staatssecretaris heeft toegelicht dat drie varianten van de onderdoorgang zijn onderzocht, waaronder de door [appellant sub 1] genoemde rechte onderdoorgang voor alleen fietsverkeer. In de afweging is gekeken naar landschappelijke inpassing, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid van woningen en bedrijven, grondverwerving en investeringskosten. De door [appellant sub 1] genoemde variant is daarbij afgefallen vanwege het kostenaspect en de verslechtering van de leefomgeving en bereikbaarheid van omwonenden en bedrijven. Het betoog dat deze variant niet zou zijn onderzocht mist dus feitelijke grondslag.

47.3. Niet in geschil is dat de onderdoorgang Nieuwsteeg met een hellingspercentage van 7 procent niet voldoet aan de hiervoor genoemde CROW-richtlijn en de ASVV 2012, waarin een hellingspercentage van 4 procent wordt aanbevolen. Anders dan [appellant sub 5] veronderstelt, gaat het hier echter niet om een wettelijk vereiste, maar om een aanbeveling van de CROW. De staatssecretaris heeft uitgelegd waarom daar in dit geval niet aan kan worden voldaan. Bovendien is deze afwijking, met het oog op de toegankelijkheid en verkeersveiligheid, afgestemd met de gemeente Geldermalsen en het gehandicaptenplatform Geldermalsen. Omdat voor de gehandicaptenorganisatie het hellingspercentage niet als problematisch wordt ervaren, ligt het niet in de lijn der verwachting dat dat voor veel fietsers wel het geval zal zijn. Gelet hierop ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat het besluit op dit punt inhoudelijk onjuist is of op onzorgvuldige wijze tot stand is gekomen.

Op het punt dat [appellant sub 1] ook los van het hellingspercentage vreest voor de verkeersveiligheid van het fietsverkeer, volgt de Afdeling dit ook niet. In het StAB-advies staat hierover vermeld dat de hoek die moet worden gemaakt wel tamelijk scherp is. Voor de fietsers wordt echter in het verlengde van de Willem Mechteldstraat ook een verbinding gemaakt naar het fietspad dat ten zuiden van de randweg wordt aangelegd. Voor het doorgaande verkeer naar Culemborg zal dit de snelste route worden en deze fietsers zullen dus geen gebruik hoeven maken van de ondertunneling. [appellant sub 1] heeft hier geen argumenten tegen ingebracht.

Tot slot ziet de Afdeling in het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat de onderdoorgang, mede in het licht van de voorgenomen inrichting daarvan, zal leiden tot een onaanvaardbare tweedeling van Tricht.

De betogen falen.

Verkeersgegevens (autoverkeer)

48. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] betogen dat de keuze voor het tracé is gebaseerd op verouderde verkeersgegevens. Aan het tracébesluit zijn twee rapporten ten grondslag gelegd: 'Ongelijkvloerse spoor kruisingen Tricht, Verkeersonderzoek naar verschillende varianten' van Goudappel Coffeng van 8 juli 2011 en 'Vrijleggen Merwede Lingelijn, Verkenning spoor kruisingen in Tricht' van Movares Nederland B.V. van 7 juli 2010. Ook vinden [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] onduidelijk of de varianten ook voor het prognosejaar 2020, dat in het rapport van Goudappel Coffeng als planhorizon is genomen, zijn berekend.

48.1. De staatssecretaris stelt dat het gehanteerde regionale verkeersmodel in 2016 is geactualiseerd naar basisjaar 2012. Hierin zijn recentere verkeersstellingen opgenomen en een aantal kleine wijzigingen meegenomen. Grote wijzigingen tussen dit model en het model dat is gehanteerd voor de verkeersonderzoeken zoals opgenomen in de achtergronddocumenten zijn er echter niet. Dat betekent dat de onderbouwing van de gekozen oplossing correct was en nog steeds is. De uiteindelijk gekozen variant is opgenomen in het verkeersmodel en onder meer de geluidberekeningen zijn op basis van dit nieuwe verkeersmodel met basisjaar 2012 bepaald. Conform de wettelijke bepalingen zijn daarvoor de modelcijfers wel opgehoogd met de autonome groei tot basisjaar 2020 en prognosejaar 2031.

48.2. Op grond van artikel 12, eerste lid, van de Tracéwet kan de staatssecretaris zich bij de vaststelling van het tracébesluit in ieder geval baseren op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. Dat betekent niet dat gegevens en onderzoeken die ouder zijn dan twee jaar alleen al daarom niet bij de besluitvorming mochten worden betrokken. Daarvoor is van belang in hoeverre [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] onderbouwen dat de betreffende gegevens en onderzoeken niet meer bruikbaar zouden zijn.

48.3. Naar aanleiding van deze beroepsgrond heeft de StAB de staatssecretaris voor het wegvak bij [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] (wegvak Lingedijk, locatie Bulkstraat-Kerkstraat) om een nieuwe berekening gevraagd, op basis van de door de staatssecretaris genoemde actualisatie. De uitkomst van deze hernieuwde berekening is weergegeven in de tabellen 8.1 tot en met 8.4 van het StAB-advies. Daaruit volgt dat de nieuwe prognose voor de verkeersintensiteit op het wegvak ter hoogte van de woning van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] in 2025 zelfs iets lager is dan de prognose voor 2020 zoals die volgt uit het rapport van Goudappel Coffeng.

48.4. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] hebben hierover terecht opgemerkt dat er in het verkeersmodel dat voor de nieuwe berekening is gebruikt van is uitgegaan dat er niet langer vrachtverkeer zal rijden over de Lingedijk tussen de Bulkstraat en de Kerkstraat, terwijl het tracébesluit dat niet uitsluit. Hierover heeft de staatssecretaris toegelicht dat de gemeente bij de herinrichting van de kruising Lingedijk/De Twee Morgen, met uitzondering van bestemmingsverkeer, het vrachtverkeer via de randweg zal geleiden.

Ter zitting heeft de staatssecretaris desgevraagd niet kunnen concretiseren hoe en op welke termijn dat geregeld zal worden. Daar staat tegenover dat zwaar vrachtverkeer vanwege de beperkte doorrijhoogte van de onderdoorgang niet langer over de Lingedijk zal kunnen rijden. Met uitzondering van bestemmingsverkeer zullen vrachtwagens die qua afmeting wel onder de onderdoorgang passen naar verwachting weinig gebruik maken van de Lingedijk, aangezien het niet langer een doorgaande weg is en de maximale snelheid 30 km/uur is. Gelet daarop acht de Afdeling niet aannemelijk dat het

om zulke aantallen gaat dat dat zou leiden tot een andere uitkomst van de gemaakte berekeningen.

48.5. Daarom is er geen reden om te oordelen dat de gebruikte gegevens en onderzoeken niet bruikbaar zouden zijn en om die reden niet aan het besluit ten grondslag hadden mogen worden gelegd.

Het betoog faalt.

49. Verder betogen [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] dat het tracébesluit leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de Lingedijk. Met uitzondering van het zware vrachtverkeer zal al het verkeer de Lingedijk gaan gebruiken. Dat komt mede doordat de Lingedijk, die is bestemd als erftoegangsweg, over de eerder genoemde afstand van 200 m feitelijk is ingericht als provinciale doorgaande weg.

49.1. De staatssecretaris weerspreekt dat het tracébesluit leidt tot een toename van het verkeer op de Lingedijk. Uit de berekeningen van Goudappel Coffeng volgt dat op de Lingedijk, tussen de Bulkstraat en de Kerkstraat, juist een beperkte afname van het verkeer wordt verwacht.

49.2. Uit het rapport van Goudappel Coffeng volgt dat op de Lingedijk (tussen de Bulkstraat en de Kerkstraat) een beperkte afname van het verkeer wordt verwacht van ongeveer 2200 mvt/etmaal naar 2100 mvt/etmaal. Met de gekozen oplossing voor de Lingedijk en de randweg zal het doorgaande verkeer in de toekomst (deels) niet meer rijden over het deel van Lingedijk tussen de nieuwe aansluitingen van de randweg op de Middelweg en de aansluiting op de Lingedijk/Groeneweg. Dit geeft een verkeersreductie van 30 tot 40 procent. De randweg zorgt voor een snellere alternatieve route waardoor doorgaand verkeer eerder via de randweg zal rijden dan via het dorp met zijn krappe straten. De randweg wordt ingericht als erftoegangsweg met een maximale snelheid van 30 km/uur. De Lingedijk behoudt de status van erftoegangsweg waardoor deze ten opzichte van de randweg ook minder aantrekkelijk is voor doorgaand verkeer. Alleen nabij de onderdoorgang en ter hoogte van de woning van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] zal de verkeersintensiteit voor motorvoertuigen ongeveer gelijk blijven ten opzichte van de situatie zonder project. De reden hiervoor is dat de spoorwegovergang nabij de Nieuwsteeg komt te vervallen, wat het verkeersremmende effect ter plaatse teniet doet. Wel zal het aandeel vrachtwagens fors lager komen te liggen.

49.3. Zoals volgt uit wat hiervoor onder 48.4. is overwogen, heeft de staatssecretaris zich wat de actualiteit van de gebruikte gegevens betreft in de besluitvorming op het rapport van Goudappel Coffeng mogen baseren. Naar het oordeel van de Afdeling hebben [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] ook inhoudelijk geen argumenten aangevoerd die de conclusie rechtvaardigen dat het rapport zulke gebreken vertoont dat de staatssecretaris dit niet aan zijn besluitvorming ten grondslag mocht leggen.

49.4. Zoals de staatssecretaris verder heeft toegelicht is de door [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] gewenste variant, waarin de Lingedijk alleen toegankelijk is voor langzaam verkeer, afgevalen omdat daarmee niet wordt voldaan aan het uitgangspunt van twee spoorkruisingen die geschikt zijn voor gemotoriseerd verkeer en omdat de wegen die aansluiten op de nieuwe randweg dan veel meer (vracht)verkeer te verwerken zullen krijgen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de staatssecretaris zich in redelijkheid op dit standpunt kunnen stellen.

Het betoog faalt.

Geluidhinder

50. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] stellen dat ten onrechte geen akoestisch onderzoek is uitgevoerd om te toetsen wat de effecten zijn van de infrastructuur waarin het tracébesluit voorziet. Meer specifiek wijzen zij in dit kader op de cumulatie van geluidbelasting op woningen nabij de nieuwe onderdoorgang bij de Lingedijk. Volgens [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] stelt de staatssecretaris ten onrechte dat de verkeersintensiteit daar als gevolg van het tracébesluit zal afnemen. Daar komt nog bij dat het tracébesluit leidt tot een wegasverlegging en sprake is van een weggedeelte met een helling met een stijgingspercentage van hoger dan 7 procent, waardoor - nog los van de klankkast die de tunnel zal vormen - het motorgeluid van passerende voertuigen luider zal zijn.

50.1. De staatssecretaris stelt dat het bestreden besluit niet strekt tot wijziging van de geluidproductieplafonds, zijnde de maximale geluidproductie op een referentiepunt, en evenmin voorziet in de vaststelling van hogere waarden, zodat de wet geen nader onderzoek naar de cumulatie van geluid vereist. Volgens de staatssecretaris bestaat er akoestisch gezien geen aanleiding om de onderdoorgang niet aan te leggen. De maximale snelheid op de randweg is vastgesteld op 30 km/u. Deze weg heeft daarom geen geluidzone en valt buiten de toetsing van de Wet geluidhinder. Verder is ter plaatse van de woning van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] geen sprake van een wegasverlegging en is een hellingcorrectie ook niet aan de orde.

50.2. Het betoog dat meer in zijn algemeenheid geen akoestisch onderzoek is uitgevoerd naar de effecten van de infrastructuur waarin het tracébesluit voorziet, mist feitelijke grondslag. Ten behoeve van het tracébesluit is akoestisch onderzoek verricht, waarvan de uitkomsten zijn neergelegd in de rapporten 'Plafondtoets gedeelte Geldermalsen' van dBvision van 11 november 2016 (hierna: Plafondtoets gedeelte Geldermalsen) en 'Akoestisch onderzoek randweg Tricht - gemeente Geldermalsen' van 18 mei 2016.

Voor zover betoogd wordt dat het uitgevoerde onderzoek niet volledig is geweest, overweegt de Afdeling als volgt. In het StAB-advies wordt erop gewezen dat de rapporten weliswaar blijk geven van onderzoek naar de (akoestische effecten van de) aansluiting van de randweg op de Lingedijk, maar niet van onderzoek naar de (akoestische effecten van de) aanpassingen aan de Lingedijk. In dit kader verwijst de staatssecretaris naar de resultaten van de 'Memo Quick-scan geluid' van dBvision van 19 juni 2013. Uit deze quick scan zou blijken dat er uit akoestisch oogpunt geen aanleiding is om de onderdoorgang niet aan te leggen. Niettemin heeft de staatssecretaris naar aanleiding van de vragen van de StAB reden gezien de geluidssituatie voor de Lingedijk opnieuw te berekenen. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de 'Memo Beoordeling werkverkeerslawaai Lingedijk Tricht I TB SOG' van ProRail van 29 oktober 2018. In deze memo wordt geconcludeerd dat de uitkomst van de quick scan dat sprake is van een afname van de geluidbelasting tussen de referentiesituatie en de plansituatie niet verandert.

50.3. Verder was de staatssecretaris naar het oordeel van de Afdeling niet gehouden onderzoek te verrichten naar cumulatie. Op grond van artikel 11.33 van de Wet milieubeheer moet ter voorbereiding van een besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond een akoestisch onderzoek

worden verricht en moet in dat kader ook worden gezien wat de effecten van de samenloop van de geluidsbelasting van de weg of spoorweg en een andere geluidsbron als bedoeld in artikel 11.30, vijfde lid, van deze wet zijn. Die situatie is hier niet aan de orde, omdat het tracébesluit niet strekt tot vaststelling of wijziging van geluidproductieplafonds.

50.4. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen volgt uit artikel 11.33, zesde lid, van de Wet milieubeheer niet dat in alle andere gevallen ook zonder meer onderzoek naar cumulatie moet worden gedaan. De Afdeling verwijst naar haar uitspraak van 15 augustus 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2730. Uit de toelichting bij het per 1 januari 2018 aangepaste artikel 16 van de Regeling geluid milieubeheer blijkt dat het niet in overeenstemming was en is met de bedoeling van de Wet milieubeheer om bij een gelijkblijvende geluidbelasting bij volledige benutting van het geldende plafond, onderzoek te doen naar de cumulatie van geluid. Voor bestaande situaties is het doel om een toename van de geluidbelasting bij volledig benutte geluidproductieplafonds te voorkomen. Bij een gelijkblijvende geluidbelasting bij volledige benutting van het geldende plafond is onderzoek naar cumulatie overbodig, aldus die toelichting.

De staatssecretaris heeft aannemelijk gemaakt dat het tracébesluit ter hoogte van de woning van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] niet leidt tot een wegasverlegging en dat standpunt hebben [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] niet gemotiveerd bestreden. Voorts volgt uit wat hiervoor onder 49.2. en volgende is overwogen dat de staatssecretaris in de besluitvorming heeft mogen uitgaan van een afname van (de akoestische gevolgen van) de verkeersintensiteit.

Verder heeft de staatssecretaris, anders dan wordt betoogd, in de besluitvorming geen hellingcorrectie hoeven toepassen. Op grond van de berekeningsmethode voor wegverkeerslawaai in artikel 2.4.3 van bijlage III bij het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 moet bij een minimale hellingbaan van 3 procent en een overbrugbare hoogte van 6 m een hellingcorrectie worden toegepast. Omdat de onderdoorgang Lingedijk maar 3,6 m hoog is, hoefde hier dus geen hellingcorrectie te worden toegepast.

50.5. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de staatssecretaris in de gegeven situatie, waarin de geluidbelasting op de omliggende woningen vanwege het spoor binnen de geluidproductieplafonds blijft en de geluidsbelasting vanwege de randweg gelijk blijft of zelfs iets afneemt, gehouden was een onderzoek naar cumulatie uit te voeren.

Het betoog faalt.

51. [appellant sub 5] vreest een toename van geluidhinder doordat er meer treinen langs zijn woning zullen rijden. Hij stelt dat door de Europese Unie een grenswaarde wordt genoemd van 55 dB, terwijl de staatssecretaris uitgaat van 60 dB. [appellant sub 5] vindt onduidelijk waarom deze verschillende grenswaarden worden gehanteerd. Ook wijst hij erop dat de Wereldgezondheidsorganisatie een nachtelijke grenswaarde van 40 dB aanbeveelt.

51.1. De staatssecretaris stelt dat mogelijke geluidhinder als gevolg van het tracé is beoordeeld overeenkomstig hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek blijkt dat de geldende geluidproductieplafonds niet zullen worden overschreden. Daarom is onderzoek op woningniveau niet nodig en hoeven ook geen geluidbeperkende maatregelen te worden getroffen. De Nederlandse

wetgeving is volgens de staatssecretaris een uitwerking van Europese regelgeving en daarmee niet in strijd.

51.2. De uitkomsten van het onderzoek naar de geluidbelasting vanwege het spoorverkeer in Tricht zijn neergelegd in de Plafondtoets gedeelte Geldermalsen. De conclusie van dit rapport luidt dat, ondanks de toename van het aantal treinen dat over het spoor rijdt, de geluidsbelasting op de naastgelegen referentiepunten lager blijft dan de voor die referentiepunten vastgestelde geluidproductieplafonds. Volgens het rapport komt dit met name door de inzet van stiller materieel in de toekomstige situatie vergeleken met de situatie ten tijde van het vaststellen van de geluidproductieplafonds. Doordat er als gevolg van het tracébesluit geen overschrijding van de geluidproductieplafonds zal optreden, behoefde er, conform de systematiek van de regeling voor de geluidproductieplafonds in titel 11.3 van de Wet milieubeheer, geen beoordeling op woningniveau en afweging van geluidbeperkende maatregelen te worden verricht.

De door [appellant sub 5] genoemde grenswaarde van 55 dB is de ingevolge artikel 11.2 van de Wet milieubeheer geldende voorkeurswaarde voor de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten vanwege spoorverkeer. In de situatie dat de geluidproductieplafonds wel zouden worden overschreden, dan zou deze waarde het startpunt zijn voor het stappenplan voor maatregelen dat op grond van artikel 11.30 van de Wet milieubeheer moet worden gevolgd voor het wijzigen van de geluidproductieplafonds. Omdat de geluidproductieplafonds in dit geval niet worden overschreden, is de waarde van 55 dB nu niet relevant.

Het betoog faalt.

52. [appellant sub 1] betoogt dat niet aan de wettelijke vereisten wordt voldaan omdat het bestreden besluit niet voorschrijft welke materialen moeten worden gebruikt voor het realiseren van de voorziene geluidsschermen. Daarnaast sluiten de geluidsschermen aan de westzijde van het spoor niet op elkaar aan. De staatssecretaris heeft niet onderbouwd dat deze opening van enkele honderden meters voor omwonenden niet zal leiden tot extra geluidsoverlast.

52.1. De staatssecretaris heeft toegelicht dat bij de voorbereiding van een project wordt nagegaan of de situatie na uitvoering van het project binnen de geldende geluidproductieplafonds blijft. Hij wijst op de Plafondtoets gedeelte Geldermalsen waaruit blijkt dat de geluidproductieplafonds als gevolg van dit besluit niet worden overschreden. Daarom voorziet het tracébesluit niet in geluidsschermmaatregelen langs het spoor. De geluidsschermen waarop [appellant sub 1] doet maken deel uit van een toekomstig saneringsprogramma en staan op dit moment dus niet ter beoordeling.

52.2. De Wet milieubeheer stelt eisen aan de maximale geluidproductie van wegen en spoorwegen in de vorm van zogenoemde geluidproductieplafonds. Als verwacht wordt dat na uitvoering van het project binnen de geldende geluidproductieplafonds gebleven wordt, kan het project zonder verder onderzoek worden uitgevoerd. Uit de Plafondtoets gedeelte Geldermalsen volgt dat de geluidproductieplafonds als gevolg van het tracébesluit niet zullen worden overschreden. Dit wordt als zodanig ook niet bestreden. Gelet daarop, en omdat de geluidproductieplafonds door het tracébesluit bovendien niet worden gewijzigd, verplicht de Wet milieubeheer niet tot het treffen van geluidbeperkende maatregelen en een afweging van de doelmatigheid daarvan. De Afdeling verwijst ter vergelijking naar haar uitspraak van 10 februari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:342). De maatregelen in de vorm van geluidsschermen waarop [appellant sub 1] doelt, zijn voorzien in het kader van de

geluidsanering en maken geen deel uit van het tracébesluit. Tegen het saneringsplan dat daarvoor zal worden opgesteld staat een eigen rechtsgang open, waarin bezwaren daartegen aan de orde kunnen worden gesteld.

Het betoog faalt.

53. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] betogen dat het spoortracé ter hoogte van Tricht ten onrechte niet voldoet aan de minimale (akoestische) kwaliteit voor de bovenbouwconstructie, bestaande uit een langgelast spoor in een ballastbed met betonnen dwarsliggers, en dat het tracébesluit daarin ook niet voorziet. Gelet op de ingrijpende akoestische gevolgen die het tracébesluit heeft voor omwonenden, vinden [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] het standpunt van de staatssecretaris dat het tracébesluit niet bedoeld is om geluidmaatregelen te treffen onaanvaardbaar.

53.1. Artikel 11.3, eerste lid, van de Wet milieubeheer luidt:

"Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden eisen gesteld met betrekking tot de akoestische kwaliteit van wegen in beheer bij het Rijk en hoofdspoorwegen."

Het tweede lid luidt:

"De beheerder draagt er zorg voor dat een weg of spoorweg die wordt aangelegd of vervangen, ten minste voldoet aan deze eisen, tenzij overwegende bezwaren van technische aard zich hiertegen verzetten."

Artikel 7, tweede lid, van het Besluit geluid milieubeheer luidt:

"De akoestische kwaliteit van een hoofdspoorweg is zodanig dat de geluidproductie vanwege die spoorweg niet meer bedraagt dan die vanwege een spoorweg met een constructie die bestaat uit langgelast spoor in een ballastbed op betonnen dwarsliggers."

53.2. Het tracébesluit ziet onder meer op de aanleg van een nieuw derde spoor. Volgens het StAB-advies is voor het nieuw aan te leggen derde spoor in overeenstemming met de Wet milieubeheer uitgegaan van de standaard akoestische kwaliteit zoals die volgt uit de hiervoor weergegeven bepalingen. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] hebben dit als zodanig ook niet bestreden. De bestaande sporen worden als gevolg van het tracébesluit niet vervangen. Daarom verplicht artikel 11.3, tweede lid, van de Wet milieubeheer de spoorbeheerder niet om ook deze sporen aan te passen aan de standaard akoestische kwaliteit.

Het betoog faalt.

Veiligheid

54. [appellant sub 1] kan zich niet verenigen met het nog verder naar buiten verleggen van de huidige buitenste sporen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Ter plaatse van het station komen deze nu 7,0 onderscheidenlijk 9,5 m dicht bij de naastgelegen woonwijken te liggen. Dat leidt tot een toename van het risico voor omwonenden.

54.1. De staatssecretaris stelt dat het ter hoogte van de Bulkstraat 12 te realiseren spoor vrij ligt van de doorgaande sporen tussen Utrecht en de Betuweroute en dat op het spoor richting Dordrecht geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De verschuiving van de asligging van het spoor heeft ter hoogte van de Bulkstraat 12 dan ook geen effect op de externe veiligheidssituatie. Volgens de staatssecretaris is het effect van de realisatie van het project onderzocht en is er geen risicoplafond voor het plaatsgebonden risico. Daarnaast is het groepsrisico laag en neemt dat zelfs beperkt af in de toekomstige situatie.

54.2. Het door de staatssecretaris ingenomen standpunt vindt zijn grondslag in het rapport 'Spooromgeving Geldermalsen, Onderzoek externe veiligheid' van Sweco Nederland B.V. van 10 november 2016. In dit rapport staat dat voor het project aangetoond moet worden dat wordt voldaan aan de geldende wetgeving. Hiervoor zijn de risicoplafonds, het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en het plasbrandaandachtsgebied beschouwd en getoetst aan de geldende normen. Deze beoordeling heeft plaatsgevonden en geleid tot de conclusie dat wordt voldaan aan de gestelde eisen, zodat er wat de externe veiligheid betreft geen belemmeringen bestaan om het tracébesluit ten uitvoer te brengen. Het StAB-advies onderschrijft deze conclusie.

[appellant sub 1] heeft deze conclusie niet inhoudelijk bestreden. De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat de staatssecretaris in de besluitvorming niet van de juistheid daarvan heeft mogen uitgaan. Gelet daarop, kan het betoog dat het tracébesluit onvoldoende waarborgen biedt voor omwonenden evenmin worden gevolgd.

Het betoog faalt.

Landschappelijke inrichting nabij [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B]

55. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] vrezen overlast als gevolg van het recreatiegebied dat het tracébesluit aangrenzend aan hun perceel mogelijk maakt.

55.1. De staatssecretaris stelt dat een deel van de grond die grenst aan het perceel van [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] nodig is voor de uitvoering van het tracébesluit. De resterende grond is aangeduid als "maatregelvlak landschappelijke inrichting" en zal wederom een groene inrichting krijgen. De verdere inrichting van deze grond vindt echter geen regeling in het tracébesluit.

55.2. Uit artikel 12 van het tracébesluit volgt dat voor de gronden die op de detailkaarten zijn aangegeven met de aanduiding "maatregelvlak maatschappelijke inrichting", landschappelijke maatregelen worden genomen om de effecten van het project op het landschap te verminderen, waaronder het aanplanten van hagen en bomen. Het tracébesluit voorziet verder niet in de aanleg

van het door [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] gevreesde recreatiegebied. Wel is bij de voorbereiding van het tracébesluit al nagedacht over de ruimtelijke inpassing van de onderdoorgang en is ook een schetsontwerp opgesteld van een mogelijke inrichting van de groenvoorziening, maar dit maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit. Aan de hand van nadere afstemming met de gemeente en omwonenden zal de inrichting worden uitgewerkt.

Het betoog faalt.

Overige beroepsgronden [appellant sub 8]

56. [appellant sub 8] betoogt dat het tracébesluit ter plaatse van zijn woning leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en daarmee tot een verslechtering van zijn woon- en leefomgeving. Dit is niet betrokken in de afweging en wordt ook niet financieel gecompenseerd.

56.1. De staatssecretaris stelt, onder verwijzing naar de uitkomsten van de vormvrije m.e.r.-beoordeling, dat het project niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit.

56.2. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt over de luchtkwaliteit geconcludeerd dat de effecten op de lokale luchtkwaliteit als gevolg van het treinverkeer beperkt zullen zijn (score 0). De randweg resulteert in een lokale verslechtering van de luchtkwaliteit, maar mogelijke belangrijke nadelige gevolgen hiervan kunnen worden uitgesloten. Ter plaatse van de nieuwe randweg nemen de NO₂-, PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties licht toe, maar deze toename is beperkt en hierbij worden geen normen overschreden.

Dit beeld wordt bevestigd door het Onderzoek luchtkwaliteit Spooromgeving Geldermalsen van Sweco Nederland B.V. van 16 november 2016. Conclusie van dit rapport is dat uit de resultaten van het luchtonderzoek naar voren komt dat er in de plansituatie na uitvoering van het project Spooromgeving Geldermalsen, met de wijzigingen aan de sporen en de spoorcapaciteit bij Geldermalsen en de wijzigingen op de wegen in Tricht, geen overschrijdingen optreden van de grenswaarden van de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Hiermee voldoet het plan aan artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet milieubeheer en zijn geen maatregelen nodig in het kader van luchtkwaliteit.

Het betoog faalt.

57. Volgens [appellant sub 8] leiden de bemalingen die nodig zijn voor de onderdoorgang aan de Lingedijk en de kruising noordelijke randweg tot negatieve effecten voor de grondwaterstanden. De fruitbedrijven in de omgeving hebben hun bedrijfsvoering afgestemd op de huidige grondwaterstanden. Verdroging of vernatting van de grond leidt voor hen dus tot schade. Daarnaast stelt [appellant sub 8] dat de beoordeling in de Watertoets is gebaseerd op een 'gemiddelde' beoordeling van de grondwaterstand. Ten onrechte zijn de gevolgen van het tracébesluit voor de grondwaterstanden niet op afzonderlijk bedrijfsniveau onderzocht.

57.1. De staatssecretaris stelt dat uitvoering van het tracébesluit niet leidt tot permanente onttrekking van grondwater aan het tracébesluitgebied. Eventuele tijdelijke effecten op het grondwaterpeil zijn afhankelijk van de bouwwijze van de ontwikkelingen waarin het tracébesluit

voorziet. Daarvoor zullen zo nodig vergunningen moeten worden aangevraagd.

57.2. Het standpunt dat het tracébesluit geen permanente onttrekking van grondwater tot gevolg heeft, wat overigens in het StAB-advies wordt onderschreven, bestrijdt [appellant sub 8] niet als zodanig.

De staatssecretaris erkent dat er, afhankelijk van de bouwwijze, weliswaar tijdens de realisatiefase tijdelijke effecten op het grondwaterpeil kunnen ontstaan. De gevolgen daarvan zullen echter in het kader van de vergunningverlening door het waterschap worden getoetst. In die procedure moet op grond van het werk- en bemalingsplan en de gekozen uitvoeringsmethodiek worden aangetoond dat er geen nadelige gevolgen ontstaan voor het waterpeil. Daartegen staat een eigen rechtsgang open.

Verder heeft de staatssecretaris toegelicht dat door opdrachtgever ProRail slechts een door de aannemer geaccepteerde uitvoeringsmethodiek zal worden geaccepteerd die geen nadelige gevolgen heeft voor het grondwater binnen het peilgebied. In het contract zal daarvoor een eis worden opgenomen dat de aannemer bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening moet houden met verdrogingsaspecten voor de omliggende gronden, wat inhoudt dat moet worden voorzien in herinfiltratie of een aanpassing van de bouwmethode. Voor zover de bezwaren van [appellant sub 8] met name voortkomen uit de vrees dat de staatssecretaris deze toezeggingen niet na zal komen, overweegt de Afdeling dat deze vrees geen betrekking heeft op een maatregel die het gevolg is van het tracébesluit en om die reden niet tot vernietiging kan leiden.

Het betoog faalt.

58. [appellant sub 8] vreest de negatieve gevolgen van het tracébesluit voor het landschap rondom de kern Tricht. De randweg kruist een aantal als waardevolle randzones aangemerkte cultuurhistorische gebieden. Bovendien wordt de randweg aangelegd in een gebied met als waardevol gekenschetste kromakkers. In de besluitvorming is dit onvoldoende onderkend. Dit klemt temeer nu wel als uitgangspunt wordt geformuleerd dat om te voorkomen dat het landschap te veel wordt aangetast, voorzichtigheid geboden is voor de aanleg van geluidwallen en andere geluidwerende voorzieningen. Volgens [appellant sub 8] worden hiermee de zaken op onaanvaardbare wijze omgedraaid.

58.1. De staatssecretaris stelt, onder verwijzing naar de vormvrije m.e.r.-beoordeling, dat er bij de totstandkoming van het tracébesluit nadrukkelijk aandacht is geweest voor de landschappelijke waarden en de cultuurhistorie. Om negatieve effecten op de aanwezige waarden te voorkomen is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld om de randweg zo goed mogelijk in te passen in de omgeving.

58.2. In de toelichting op het tracébesluit wordt nader ingegaan op de landschappelijke inpassing van de onderdoorgangen Lingedijk en Nieuwsteeg, van de stationspleinen en van de randweg, en bovendien aan de archeologie en cultuurhistorie binnen het tracébesluitgebied. Daaraan zijn verschillende rapporten ten grondslag gelegd, waaronder 'Inpassing Nieuwsteeg/W. Mechteldstraat Tricht' van Pouderoyen compagnons van 30 september 2016, 'Toelichting landschappelijke inpassing Noordelijke Randweg Tricht' van Pouderoyen compagnons van juli 2016 en 'Onderdoorgang Lingedijk Tricht' van Pouderoyen compagnons van september 2016.

Verder gaat paragraaf 3.10 van de m.e.r.-beoordeling over landschap, stedenbouw en cultuurhistorie. Daarin worden de gevolgen voor de omgeving benoemd en erkend. Volgens dit rapport zijn er wat het project Spooromgeving Geldermalsen betreft alleen landschappelijke en cultuurhistorische effecten te verwachten bij de randweg, de onderdoorgang bij de Lingedijk en het nieuwe zijperron voor treinen uit de richting Tiel. Wat de randweg betreft is dit de kruising van de Meersteeg en in mindere mate de Langstraat en de Hooglandse Wetering, maar vooral de doorsnijding van de waardevolle randzone aan de westzijde. De aanleg van de randweg met een tunnelbak onder het spoor verstoort de landschappelijke structuur en relaties en cultuurhistorische kenmerken en kwaliteiten, maar de beleving hiervan in het gebied zelf zal door het kleinschalige karakter van het landschap op de stroomrug meevallen. Met een goede landschappelijke inpassing die inspeelt op het kleinschalige karakter van de stroomrug kunnen de ruimtelijke effecten worden ingeperkt. Erkend wordt dat door de aanleg van de onderdoorgang bij de Lingedijk de bestaande historisch herkenbare verbinding over de Lingedijk wordt verbroken. Daarnaast zullen door de aanleg van het nieuwe zijperron voor treinen uit de richting Tiel het spoor en de perrons vanaf de oostzijde van het station meer prominent zichtbaar zijn, maar met een goede herinrichting van het stationsgebied kunnen de ruimtelijke effecten hiervan worden beperkt. In de m.e.r.-beoordeling wordt uit het voorgaande de conclusie getrokken dat het effect op beleving en waarden zonder maatregelen negatief wordt beoordeeld (score -) en met maatregelen voor een goede inpassing licht negatief (score 0/-). Voor de vormgeving van de onderdoorgangen randweg, Nieuwsteeg, Lingedijk en de spoorbrug over de Linge is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan geeft een visie op de vormgeving van de onderdoorgangen en spoorbrug. In de voorbereiding van de realisatie wordt deze visie verder uitgewerkt bij het opstellen van het definitieve ontwerp van de kunstwerken. Daarnaast is volgens de m.e.r.-beoordeling de landschappelijke inpassing uitgewerkt voor de randweg, de omgeving van de onderdoorgangen Nieuwsteeg en Lingedijk en de aansluitingen op het stationsplein.

58.3. Uit het voorgaande volgt dat de staatssecretaris heeft onderkend dat het tracé is voorzien in een gebied met landschappelijke en cultuurhistorische waarden en dat hij daar in de besluitvorming ook rekening mee heeft gehouden. Wat [appellant sub 8] in dit kader heeft aangevoerd doet voorts inhoudelijk geen afbreuk aan de in de m.e.r.-beoordeling getrokken conclusies en de wijze waarop dit naar het tracébesluit is vertaald. Naar het oordeel van de Afdeling zijn de gevolgen van het tracébesluit voor de omgeving niet zo negatief dat de staatssecretaris het tracébesluit om die reden niet heeft mogen vaststellen zoals hij heeft gedaan.

In zoverre faalt het betoog.

58.4. De stelling van [appellant sub 8] over de aanleg van geluidwallen en andere geluidwerende voorzieningen gaat over het standpunt van de staatssecretaris, zoals neergelegd in de zienswijzennota, dat de afweging is gemaakt om het open landschap zoveel mogelijk te behouden en dat daarom op de locaties langs de randweg waar geluidsschermen doelmatig zijn, de geluidsschermen uit landschappelijk oogpunt en vanwege verkeersveiligheid niet hoger dan 2 m mogen zijn. Dit gaat over de situatie bij de aansluiting Meersteeg.

Uit het rapport 'Akoestisch onderzoek randweg Tricht-Gemeente Geldermalsen' van dBvision van 18 mei 2016 volgt voor de aansluiting Meersteeg dat deze geluidsschermen van 2 m hoog, in combinatie met het op die plaats toepassen van stil wegdek van het type SMA-NL 8G+, doelmatige maatregelen zijn en afdoende geluidsafschermende werking bieden. Dit heeft [appellant sub 8] niet bestreden. Gelet hierop, en omdat tussen partijen geen verschil van inzicht bestaat over de wens het landschap

als gevolg van de geluidschermen niet meer dan noodzakelijk aan te tasten, heeft de staatssecretaris in redelijkheid voor deze geluidsschermen kunnen kiezen, daargelaten de vraag welke afwegingen daarbij (nog meer) een rol hebben gespeeld.

Overige beroepsgronden [appellant sub 2]

Richtlijn 2012/18/EU (gevaarlijke stoffen)

59. [appellant sub 2] betoogt dat het tracébesluit is vastgesteld in strijd met de Seveso III-richtlijn (Richtlijn 2012/18/EU van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2012 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, houdende wijziging en vervolgens intrekking van Richtlijn 96/82/EG van de Raad).

Deze richtlijn is volgens hem op het tracébesluit van toepassing, omdat het spoortraject onderdeel is van een inrichting, aangezien het essentiële infrastructuur is binnen "het volledige door een exploitant beheerde gebied waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn in een of meer installaties, met inbegrip van gemeenschappelijke of bijbehorende infrastructuur of activiteiten" als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de richtlijn. [appellant sub 2] vreest risico's van het rijden met goederentreinen met gevaarlijke stoffen. Hij is van mening dat niet is voldaan aan de eisen van de richtlijn over preventie van ongevallen, afstanden tot woningen en het betrekken van het publiek.

59.1. De staatssecretaris stelt dat meeste bepalingen in de Seveso III-richtlijn zijn gericht tot exploitanten van inrichtingen waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn of kunnen zijn. Spoorwegemplacementen kunnen dergelijke inrichtingen zijn, een spoortraject als zodanig niet. Overigens wijst de staatssecretaris erop dat de vraag naar de rechtstreekse werking van de bepalingen van de richtlijn alleen kan rijzen in gevallen van incorrecte implementatie of indien de volledige toepassing van de richtlijn niet daadwerkelijk is verzekerd.

59.2. Artikel 2 van de Seveso III-richtlijn luidt:

"1. Deze richtlijn is van toepassing op inrichtingen als bedoeld in artikel 3, lid 1.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op:

(...)

c) het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor, over binnenwateren of over zee of door de lucht, met inbegrip van laden en lossen en de overbrenging naar een andere vervoerswijze in havens, op kaden of op spoorwegemplacementen, alsmede rechtstreeks aan dit vervoer gerelateerde tijdelijke opslag, buiten de door deze richtlijn bestreken inrichtingen

(...)."

De definitie van "inrichting" in artikel 3, eerste lid, van de richtlijn luidt:

"het volledige door een exploitant beheerde gebied waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn in een of meer installaties, met inbegrip van gemeenschappelijke of bijbehorende infrastructuur of activiteiten; inrichtingen zijn ofwel lagedrempelinrichtingen ofwel hogedrempelinrichtingen".

59.3. In Nederland is de Seveso III-richtlijn hoofdzakelijk geïmplementeerd in het Besluit risico's zware ongevallen 2015. Daarin is in artikel 2, eerste lid, onder c bepaald dat het besluit niet van toepassing is op "vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor, over binnenwateren, over zee of door de lucht en rechtstreeks aan dit vervoer gerelateerde tijdelijke opslag, tenzij de activiteiten onderdeel zijn van een inrichting".

Voor het begrip inrichting wordt verwezen naar de definitie in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer: "elke door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht".

Het spoor door Tricht nabij de woning van [appellant sub 2] is een onderdeel van een doorgaande verbinding en behoort niet tot een inrichting zoals hiervoor bedoeld. Daarom valt het rijden met (goederen)treinen op dit spoor niet onder het Besluit risico's zware ongevallen 2015. Er is op dit punt geen sprake van onjuiste implementatie van de Seveso III-richtlijn. Daarom kan het betoog over deze richtlijn niet leiden tot het oordeel dat het tracébesluit onrechtmatig is.

Het betoog faalt.

60. [appellant sub 2] vreest tevens geluidhinder van de laad- en losplaats die nabij zijn woning is voorzien voor café-restaurant De Lachende Gans.

60.1. De staatssecretaris stelt dat de nieuwe locatie voor het laden en lossen ongeveer even dicht bij de woning van [appellant sub 2] ligt als de huidige locatie. Er zal moeten worden voldaan aan het Activiteitenbesluit milieubeheer. Als een vrachtwagen een koelmotor heeft, mag deze overdag maximaal ongeveer drie minuten in werking zijn om te voldoen aan de relevante grenswaarde. Deze tijd kan benut worden om de koelmotor aan en uit te schakelen. Als meer tijd nodig is, dan kan voor het laden en lossen geparkeerd worden bij de nieuw aan te leggen parkeervakken langs de Lingedijk en het fietspad, aldus de staatssecretaris.

60.2. Het laden en lossen bij de horecagelegenheid nabij de woning van [appellant sub 2] zal moeten voldoen aan de voorschriften voor geluidhinder in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Gelet op de door de staatssecretaris gegeven toelichting - die [appellant sub 2] niet heeft bestreden - acht de Afdeling aannemelijk dat aan deze voorschriften zal kunnen worden voldaan. Daarom bestaat in zoverre geen grond voor de vrees dat het tracébesluit voor [appellant sub 2] tot onaanvaardbare geluidhinder leidt.

Natuurbescherming

61. [appellant sub 2] betoogt dat het tracébesluit significante effecten kan hebben op het Natura 2000-gebied "Lingegebied en Diefdijk-Zuid".

61.1. De bepalingen in de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) over de beoordeling van plannen die gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied 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 woning van [appellant sub 2] staat op ongeveer 9 km afstand van het Natura 2000-gebied "Lingegebied en Diefdijk-Zuid". Dit gebied maakt daarom geen deel uit van zijn leefomgeving. De normen van de Wnb over gebiedsbescherming strekken dan ook kennelijk niet tot bescherming van de belangen van [appellant sub 2].

Artikel 8:69a van de Awb houdt dan in dat het tracébesluit niet op dit punt zou kunnen worden vernietigd, omdat [appellant sub 2]'s belangen hier niet mee gemoeid zijn. Onder die omstandigheid gaat de Afdeling niet inhoudelijk op deze beroepsgrond in.

Belangenafweging

62. [appellant sub 2] betoogt dat de staatssecretaris de bij het tracébesluit betrokken belangen niet evenwichtig heeft afgewogen. Hij vindt dat zijn woon- en leefklimaat op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. Ter zitting heeft hij in dit kader gewezen op artikel 8 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (hierna: EVRM).

Ook voert [appellant sub 2] aan dat hij schade aan zijn eigendom lijdt. Dit is volgens hem in strijd met het artikel 1 van het Eerste Protocol van het EVRM.

62.1. 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. De Afdeling wijst bij wijze van voorbeeld op EHRM Jugheli tegen Georgië, arrest van 13 juli 2017, ECLI:CE:ECHR:2017:0713JUD003834205, punt 62 en de daar aangehaalde rechtspraak.

62.2. Het tracébesluit voorziet bij de woning van [appellant sub 2] in een wijziging van de Lingedijk ten behoeve van de onderdoorgang onder het spoor. Hierdoor zal de woonomgeving van [appellant sub 2] veranderen en kan er bijvoorbeeld meer gemotoriseerd verkeer langs zijn woning komen. Daarnaast zullen er meer treinen gaan rijden op de spoorlijn. Door deze ontwikkelingen kan [appellant sub 2] met meer hinder te maken krijgen dan in de huidige situatie. Naar het oordeel van de Afdeling zal de hinder echter niet zo zijn dat die [appellant sub 2] in ernstige mate in zijn gezondheid treft of hem belet in zijn woongenot en zijn privé- of gezinsleven. Daarom is artikel 8 van het EVRM niet geschonden. Ook overigens ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het woon- en

leefklimaat van [appellant sub 2] zo zal verslechteren dat de staatssecretaris het tracébesluit in redelijkheid niet heeft kunnen vaststellen.

62.3. Voor zover [appellant sub 2] zich beroept op artikel 1 van het Eerste Protocol bij het EVRM overweegt de Afdeling als volgt. Ingevolge dit artikel heeft iedere natuurlijke of rechtspersoon recht op het ongestoord genot van zijn eigendom. Dit laat onverlet de toepassing van wetten die noodzakelijk kunnen worden geacht om het gebruik van de eigendom te reguleren in overeenstemming met het algemeen belang. Gelet op wat hiervoor is overwogen ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de staatssecretaris de belangen van [appellant sub 2] niet op voldoende evenwichtige wijze heeft afgewogen bij zijn besluitvorming. Daarom bestaat geen grond voor het oordeel dat als gevolg van de vaststelling van het tracébesluit het artikel 1 van het Eerste Protocol bij het EVRM is geschonden.

Spoorwegveiligheidsrichtlijn

63. Bij brief van 7 mei 2018 heeft [appellant sub 2] ook betoogd dat de Europese Commissie een inbreukprocedure is gestart tegen Nederland vanwege schending van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (Richtlijn 2004/49/EG). [appellant sub 2] is van mening dat de staatssecretaris eerst moet aantonen dat aan de minimumverplichtingen van de richtlijn is voldaan voordat het spoorverkeer wordt uitgebreid, met navenante veiligheidsrisico's.

Op het tracébesluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Artikel 1.6a van die wet luidt: "Na afloop van de termijn voor het instellen van beroep kunnen geen beroepsgronden meer worden aangevoerd." Dat is hier het geval. Daarom moet deze beroepsgrond buiten bespreking blijven.

Geen prejudiciële vragen

64. Voor het stellen van prejudiciële vragen, zoals [appellant sub 2] verzoekt, bestaat gelet op punt 16 van het arrest van het Hof van Justitie van 6 oktober 1982, Cilfit, ECLI:EU:C:1982:335, geen aanleiding, aangezien redelijkerwijs geen twijfel kan bestaan over de wijze waarop de opgeworpen vragen over de betrokken Unierechtelijke rechtsregels moeten worden beantwoord.

Verzoek om schadevergoeding

65. [appellant sub 2] heeft in zijn beroepschrift de Afdeling verzocht om, voor zover het tracébesluit onrechtmatig wordt bevonden, de staatssecretaris te veroordelen tot vergoeding van schade op grond van artikel 8:88, eerste lid, aanhef en onder a en b, van de Awb. De schade bestaat volgens [appellant sub 2] onder meer uit deskundigen- en onderzoekskosten. In het beroepschrift staat dat [appellant sub 2] deze kosten nog nader zal begroten en daarvan bewijs zal overleggen.

65.1. Artikel 8:75, eerste lid, van de Awb luidt:

"De bestuursrechter is bij uitsluiting bevoegd een partij te veroordelen in de kosten die een andere partij in verband met de behandeling van het beroep bij de bestuursrechter, en van het bezwaar of van het administratief beroep redelijkerwijs heeft moeten maken. De artikelen 7:15, tweede tot en

met vierde lid, en 7:28, tweede, vierde en vijfde lid, zijn van toepassing. Een natuurlijke persoon kan slechts in de kosten worden veroordeeld in geval van kennelijk onredelijk gebruik van procesrecht. Bij algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld over de kosten waarop een veroordeling als bedoeld in de eerste volzin uitsluitend betrekking kan hebben en over de wijze waarop bij de uitspraak het bedrag van de kosten wordt vastgesteld."

Artikel 1 van het Besluit proceskosten bestuursrecht luidt, voor zover hier van belang:

"Een veroordeling in de kosten als bedoeld in artikel 8:75 onderscheidenlijk een vergoeding van de kosten als bedoeld in artikel 7:15, tweede lid, of 7:28, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht kan uitsluitend betrekking hebben op:

(...)

b. kosten van een getuige, deskundige of tolk die door een partij of een belanghebbende is meegebracht of opgeroepen, dan wel van een deskundige die aan een partij verslag heeft uitgebracht,

(...)."

Artikel 8:88, eerste lid, van de Awb luidt:

"De bestuursrechter is bevoegd op verzoek van een belanghebbende een bestuursorgaan te veroordelen tot vergoeding van schade die de belanghebbende lijdt of zal lijden als gevolg van:

a. een onrechtmatig besluit;

b. een andere onrechtmatige handeling ter voorbereiding van een onrechtmatig besluit;

(...)."

65.2. Kosten van een deskundige die door een partij is meegebracht of die aan een partij verslag heeft uitgebracht kunnen voor vergoeding in aanmerking komen op grond van artikel 8:75, eerste lid, van de Awb in verbinding met artikel 1, onder b, van het Besluit proceskosten bestuursrecht. In dit geval is echter niet gebleken dat [appellant sub 2] in verband met de behandeling van het beroep dergelijke kosten heeft gemaakt.

[appellant sub 2] heeft niet gesteld dat hij andere schade heeft geleden. De aangekondigde begroting van schade is uitgebleven. Daarom moet het verzoek om schadevergoeding, voor zover dat berust op artikel 8:88 van de Awb, worden afgewezen.

Wel heeft [appellant sub 2] ter zitting een proceskostenformulier overgelegd, waarin hij verzoekt om vergoeding van reis, verblijf- en verletkosten. Deze kosten komen overeenkomstig de forfaitaire regeling van het Besluit proceskosten bestuursrecht voor vergoeding in aanmerking. Dit zijn proceskosten en die worden niet aangeduid als schadevergoeding.

Verwijzingen naar zienswijzen

66. Appellanten hebben zich voor het overige beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van de zienswijze. In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijzen. Appellanten hebben in het beroepschrift, noch ter zitting, redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijzen in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

Conclusie

67. Het beroep van Leefbaar Geldermalsen is niet-ontvankelijk.

68. De beroepen van [bedrijf], [appellante sub 6], [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 8] zijn ongegrond.

69. De beroepen van [appellant sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B], [appellant sub 5] en [appellant sub 9] zijn gegrond. Het tracébesluit moet worden vernietigd wegens strijd met artikel 3:46 van de Awb. Gelet op wat hiervoor onder 35.6. is overwogen, kunnen de rechtsgevolgen van het tracébesluit echter in stand blijven. Dit betekent dat het tracébesluit blijft gelden en dat de staatssecretaris verder kan gaan met de uitvoering daarvan.

70. De staatssecretaris dient ten aanzien van [appellant sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] en [appellant sub 9] op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

Ten aanzien van [bedrijf], [appellante sub 6], [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 8] bestaat geen aanleiding voor een proceskostenveroordeling.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van Leefbaar Geldermalsen niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van [appellante sub 4], [appellante sub 6], [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 8] ongegrond;

III. verklaart de beroepen van [appellant sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B], [appellant sub 5] en [appellant sub 9] gegrond;

IV. vernietigt het tracébesluit "Spooromgeving Geldermalsen" van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 9 december 2017;

V. bepaalt dat de rechtsgevolgen van dat besluit in stand blijven;

VI. wijst het verzoek van [appellant sub 2] om schadevergoeding af;

VII. veroordeelt de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat tot vergoeding van bij de volgende appellanten in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten:

a. [appellant sub 1] tot een bedrag van € 37,37 (zegge: zevenendertig euro en zevenendertig cent);

b. [appellant sub 2] tot een bedrag van € 198,44 (zegge: honderdachtennegentig euro en vierenveertig cent);

c. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B] tot een bedrag van € 37,37 (zegge: zevenendertig euro en zevenendertig cent), met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

d. [appellant sub 9] tot een bedrag van € 805,17 (zegge: achthonderdvijf euro en zeventien cent), waarvan € 768,00 (zegge: zevenhonderdachtenzestig euro) is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

VIII. gelast dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de volgende appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht vergoedt ten bedrage van € 170,00 (zegge: honderdzeventig euro):

a. [appellant sub 1],

b. [appellant sub 2],

c. [appellant sub 3 A] en [appellant sub 3 B], met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan,

d. [appellant sub 9],

e. [appellant sub 5].

Aldus vastgesteld door mr. R. Uylenburg, voorzitter, en mr. E.A. Minderhoud en mr. D.A. Verburg, leden, in tegenwoordigheid van mr. R.R. Jacobs, griffier.

w.g. Uylenburg w.g. Jacobs
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 15 mei 2019

717-562.