


U bevindt zich hier: → [Home](#) → [Uitspraken](#) → [Actuele uitspraken](#) → [Hoofdzaken](#) → [Zoekresultaat](#)

Uitspraken

zaaknummer	201100819/1/R4	
datum van uitspraak	woensdag 30 november 2011	
tegen	de minister van Infrastructuur en Milieu	
proceduresoort	Eerste aanleg - meervoudig	
rechtsgebied	Ruimtelijke-ordeningskamer - Tracé en wegverbreding	 Print deze uitspraak

201100819/1/R4.

Datum uitspraak: 30 november 2011

AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te Weert,
2. [appellant sub 2], wonend te Hooglanderveen, gemeente Amersfoort,
3. [appellant sub 3 A] en [appellante sub 3 B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 3]), wonend te Maastricht,
4. de stichting Stichting Klaor Loch (hierna: Klaor Loch), gevestigd te Maastricht,
5. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Nouville Ontwikkelaars B.V. (hierna: Nouville), gevestigd te Heerlen,
6. [appellant sub 6 A], [appellant sub 6 B], beiden wonend te Maastricht, en [appellant sub 6 C], wonend te Den Haag,
7. [appellant sub 7 A] en [appellante sub 7 A] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 7]), wonend te Maastricht,
8. [appellant sub 8] en anderen, allen wonend te Maastricht,
9. [appellante sub 9 A] en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Kruisdonk Beheer B.V. (hierna tezamen en in enkelvoud: Kruisdonk Beheer), beiden gevestigd te Maastricht,
10. de vereniging Ondernemers Initiatief Wijck, gevestigd te Maastricht, en anderen (hierna: Wijck en anderen),
11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Xelat Holding B.V., gevestigd te Maastricht, en anderen (hierna: Xelat en anderen),
12. de vereniging Belangenvereniging A2-Omwonenden, gevestigd te Maastricht,
13. de vereniging Vereniging van Eigenaars Oranjerésidence, gevestigd te Maastricht (hierna: VvE Oranjerésidence)
14. de vereniging Vereniging van Eigenaars Torenflat, gevestigd te Maastricht, (hierna: VvE Torenflat),
15. de vereniging Vereniging van Eigenaars Wijckerveldflat, gevestigd te Maastricht, (hierna: VvE Wijckerveldflat),

en

de minister van Infrastructuur en Milieu,

verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 24 november 2010 heeft de minister krachtens artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, het tracébesluit A2 Passage Maastricht (hierna: tracébesluit) vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3], Klaor Loch, Nouville, [appellant sub 6 A], [appellant sub 6 B] en [appellant sub 6 C], [appellant sub 7], [appellant sub 8] en anderen, Kruisdonk Beheer, Wijck en anderen, Xelat en anderen, Belangenvereniging A2-omwonenden, VvE Oranjerésidence, VvE Torenflat, en VvE Wijckerveldflat beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

Nouville en Klaor Loch hebben nadere stukken ingediend.

Bij besluit van 24 juni 2011 heeft de minister het besluit van 24 november 2010 gewijzigd.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 19 september 2011, waar Klaor Loch, vertegenwoordigd door drs. C. van Oosten, [appellant sub 8] en anderen, van wie [appellant sub 8 A] in persoon en bijgestaan door ing. J.V.M. Aelmans, [appellant sub 3], in persoon en bijgestaan door ing. J.V.M. Aelmans, Wijck en anderen, vertegenwoordigd door mr. H.H.B. Lamers, VvE Wijckerveldflat, Belangenvereniging A2-Omwonenden, VvE Torenflat en VvE Oranjerésidence, alle vertegenwoordigd door mr. F.M.H.G. Vertommen, en de minister, vertegenwoordigd door mr. H.A.J. Gierveld en bijgestaan door mr. E.C.M. Schippers, advocaat te Den Haag, ter zitting zijn verschenen. Voorts is ter zitting het college van burgemeester en wethouders van Maastricht, vertegenwoordigd door mr. E.C.M. Schippers, advocaat te Den Haag, als partij gehoord.

Bij brieven van 10 oktober 2011 hebben [appellant sub 3] en [appellant sub 8] en anderen hun beroepen ingetrokken.

2. Overwegingen

Ontvankelijkheid en inspraak

2.1. De minister stelt dat [appellant sub 7] en [appellant sub 6 C] geen belanghebbenden zijn bij het bestreden besluit, zodat hun beroepen niet-ontvankelijk moeten worden verklaard.

2.1.1. Ingevolge artikel 25a, eerste lid, van de Tracéwet kan, voor zover hier van belang, een belanghebbende beroep instellen tegen een tracébesluit.

Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

2.1.2. [appellant sub 7] woont op een afstand van ongeveer 550 meter van het tracé. Gelet op de te verwachten gevolgen van het uitvoeren van het tracébesluit en de aard en omvang van de ruimtelijke ontwikkelingen die daardoor mogelijk worden gemaakt, is niet uitgesloten dat ter plaatse van de woning van [appellant sub 7] gevolgen vanwege het tracébesluit kunnen worden ondervonden. [appellant sub 7] is derhalve belanghebbende.

2.1.3. [appellant sub 6 C] woont in Den Haag. Niet valt dan ook in te zien dat het tracébesluit

gevolgen kan hebben voor haar woon- en leefomgeving, zodat in zoverre van een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken belang geen sprake is. Voorts is niet gebleken van feiten of omstandigheden in verband waarmee moet worden geoordeeld dat anderszins een objectief en persoonlijk belang van [appellant sub 6 C] rechtstreeks door het besluit wordt geraakt. Een louter subjectief gevoel van betrokkenheid bij een besluit, hoe sterk dat gevoel ook is, is daarvoor niet voldoende.

De conclusie is dat [appellant sub 6 C] geen belanghebbende is bij het bestreden besluit als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Awb en dat het beroep van [appellant sub 6 A] en [appellant sub 6 B], voorzover dat mede door haar is ingesteld, niet-ontvankelijk is.

2.2. De minister stelt zich op het standpunt dat de beroepen van Belangenvereniging A2-omwonenden en VvE Wijckerveldflat niet-ontvankelijk zijn, omdat zij geen zienswijzen over het ontwerptractébesluit naar voren hebben gebracht.

2.2.1. Ingevolge artikel 12, derde lid, van de Tracéwet, gelezen in samenhang met de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Awb, wordt het ontwerp van het tracébesluit ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en kunnen gedurende deze termijn zienswijzen naar voren worden gebracht door een ieder.

Ingevolge artikel 6:13 van de Awb, voor zover hier van belang, kan geen beroep worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijzen als bedoeld in artikel 3:15 naar voren heeft gebracht.

2.2.2. Het ontwerptractébesluit is met ingang van 6 juli 2010 voor de duur van zes weken ter inzage gelegd. Belangenvereniging A2-omwonenden en VvE Wijckerveldflat hebben geen zienswijzen naar voren gebracht. Voor zover het de beroepsgronden over de grenzen van de tijdelijke maatregelen en de te amoveren objecten betreft, kan aan hen redelijkerwijs niet worden verweten dat zij daarover geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, nu het besluit op dit onderdeel gewijzigd is vastgesteld ten opzichte van het ontwerptractébesluit. De beroepen zijn in zoverre ontvankelijk. Voor het overige is niet gebleken van omstandigheden op grond waarvan Belangenvereniging A2-omwonenden en VvE Wijckerveldflat redelijkerwijs niet kan worden verweten daartegen geen zienswijzen naar voren te hebben gebracht. Uit het vorenstaande volgt dat de beroepen van Belangenvereniging A2-omwonenden en VvE Wijckerveldflat voor het overige niet-ontvankelijk zijn.

2.3. VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat betogen dat een termijn van zes weken te kort is om zienswijzen naar voren te brengen tegen het ontwerptractébesluit gezien de complexiteit van het besluit, de hoeveelheid rapporten die ten grondslag liggen aan het ontwerptractébesluit en de omstandigheid dat het ontwerptractébesluit in de zomervakantieperiode ter inzage is gelegd.

2.3.1. De termijn van zes weken voor het naar voren brengen van zienswijzen volgt uit de voormelde bepalingen in de Tracéwet en de Awb. Er is naast deze wettelijke bepalingen geen rechtsregel op grond waarvan de minister is gehouden in dit geval een langere termijn aan te houden voor het ter inzage leggen van het ontwerpbesluit en het naar voren brengen van zienswijzen. Evenmin is er een rechtsregel die zich verzet tegen het in de zomervakantieperiode ter inzage leggen van een ontwerpbesluit.

De beroepsgronden falen reeds daarom.

2.4. [appellant sub 2] stelt dat de minister de bewoners van de appartementen in de Oranjerésidence had moeten betrekken bij de besluitvorming omtrent het tijdelijke werkterrein, omdat dit terrein

deels wordt aangelegd op gronden die in eigendom zijn van de VvE Oranjerésidence. Volgens [appellant sub 2] is het tracébesluit daarom onzorgvuldig voorbereid.

2.4.1. Gelet op het voorgaande is in dit geval voldaan aan de wettelijke vereisten ter zake van de kennisgeving van de terinzagelegging. Voorts valt in de Tracéwet, noch in enig ander wettelijk voorschrift een bepaling aan te wijzen op grond waarvan de minister in een geval als hier aan de orde verplicht is eventuele belanghebbenden persoonlijk te betrekken bij de plannen over de uitvoeringswerkzaamheden. Er is in zoverre derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit onzorgvuldig is voorbereid.

De beroepsgrond faalt.

Het tracébesluit

2.5. Het tracébesluit voorziet enerzijds in een aantal aanpassingen van de A2, waarbij deze wordt verbreed en ingericht met een systeem van hoofd- en parallelrijbanen en waarbij een gestapelde tunnel wordt aangelegd, en anderzijds in de aanpassing van het knooppunt Kruisdonk (A2/A79), de realisatie van de aansluiting Beatrixhaven (A2) en aanpassingen van de aansluitingen Bunde (A79), Geusselt (A2), Europaplein (A2) en Randwyck (A2).

2.6. Het besluit van 24 juni 2011, dat betrekking heeft op het ruimtebeslag dat in het tracébesluit ten noorden van het knooppunt Europaplein is gereserveerd voor de tijdelijke verlegging van de A2/N2 volgens traject 'C' en de daarmee verband houdende tijdelijke geluidswering, wordt, gelet op de artikelen 6:18, eerste lid, en 6.19, eerste lid, van de Awb geacht eveneens onderwerp te zijn van dit geding.

Toepasselijkheid Crisis- en herstelwet

2.7. Ingevolge artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Crisis- en herstelwet, die op 31 maart 2010 in werking is getreden, is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van toepassing op alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage I bij deze wet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten dan wel voor de in bijlage II bij deze wet bedoelde ruimtelijke en infrastructurele projecten.

Ingevolge artikel 1.1, tweede lid, is afdeling 3 van hoofdstuk 1 van toepassing op de in bijlage II bij deze wet bedoelde ruimtelijke en infrastructurele projecten.

Ingevolge bijlage II, onder E, is het wegproject A2 Passage Maastricht, een in artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Crisis- en herstelwet genoemd infrastructureel project.

Het tracébesluit is een besluit waarop de bepalingen van afdeling 2 en afdeling 3 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing zijn.

2.8. VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat betogen dat het project A2 Passage Maastricht weliswaar is opgenomen in bijlage II, onder E van de Crisis- en herstelwet, maar dat de minister door het toepassen van artikel 1.11 van de Crisis- en herstelwet onzorgvuldig handelt jegens hen.

2.8.1. Ingevolge artikel 1.11, aanhef en onder a en b, van de Crisis- en herstelwet is, indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer (oud) een milieueffectrapport wordt opgesteld ten behoeve van een besluit:

a. artikel 7.10 van die wet voor zover dat regels stelt over alternatieven voor de voorgenomen

activiteit, niet van toepassing;

b. artikel 7.26 van die wet niet van toepassing.

2.8.2. Aan de omstandigheid dat de artikelen 7.10 en 7.26 van de Wet milieubeheer (oud) in dit geval niet van toepassing zijn, ligt geen besluit van de minister ten grondslag. Deze omstandigheid vloeit rechtstreeks voort uit artikel 1.11, aanhef en onder a en b, van de Crisis- en herstelwet.

De beroepsgrond faalt.

Tracékeuze en alternatieven

2.9. In de toelichting op het tracébesluit is vermeld dat de A2 onderdeel vormt van de internationale hoofdverbinding E25 tussen Amsterdam en Luik en tevens van de internationale hoofdverbinding E25 tussen Amsterdam en Genua. De beperkte capaciteit van het bestaande verkeerssysteem met de aanwezige verkeersregelininstallaties zorgt voor files en doorstromingsproblemen op deze doorgaande route. Dit leidt tevens tot problemen op het aansluitende regionale en stedelijke wegennet. Door de toenemende verkeersbelasting wordt volgens de minister de A2 Passage Maastricht een onneembare barrière in de stad. Dit bemoeilijkt het in stand houden of verbeteren van stedelijke relaties en functies en belemmert de noodzakelijke stedelijke vernieuwing van de aangrenzende buurten, aldus de toelichting.

Dit verkeersprobleem is niet betwist.

2.10. Zoals de Afdeling onder meer in haar uitspraak van 12 oktober 2011 in zaak nr. [201102385/1/R4](#) heeft overwogen, vergt de vaststelling van een tracébesluit een belangenafweging waarbij politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol spelen. Bij deze afweging, waarbij ook voor- en nadelen van alternatieven dienen te worden betrokken, heeft de minister beoordelingsvrijheid. De rechter heeft niet tot taak om de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend naar eigen inzicht vast te stellen. De rechter kan slechts concluderen dat de door de minister te maken belangenafweging in strijd is met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb, wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen, dat de minister niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen.

2.11. VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat betogen dat de minister in onvoldoende mate alternatieven heeft onderzocht met betrekking tot de stadstraverse, en dat hij ten onrechte voor de huidige tunnelvariant heeft gekozen. Zo heeft de minister volgens hen de alternatieven van een geboorde tunnel onder de stadstraverse en een autosnelweg langs de oostelijke zijde van Maastricht onvoldoende onderzocht. Zij betogen verder dat het tracébesluit in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

2.11.1. De minister stelt zich op het standpunt dat zowel het alternatief van de geboorde tunnel als de oostelijke omleiding voldoende zijn onderzocht en beschreven. In juli 2004 is een startnotitie "A2-passage Maastricht" vastgesteld. Naar aanleiding van deze startnotitie en het advies voor de Richtlijnen van de commissie MER is besloten in twee fasen een MER op te stellen. De minister wijst erop dat in de eerste fase van het MER (hierna: MER fase 1) vier alternatieven zijn geanalyseerd en vergeleken. Het ging daarbij om een beperkte aanpassing van de bestaande traverse (nulplusalternatief), een tunnel ter plaatse van de huidige passage, een randweg ten oosten van Maastricht en een randweg ten westen van Maastricht. Voor deze alternatieven zijn twaalf varianten onderzocht. De onderzochte alternatieven en hun effecten zijn in maart 2006 gepresenteerd in het rapport "Een plan voor stad en snelweg". De commissie MER is geconsulteerd over dit MER en heeft een positief advies uitgebracht.

Op basis van dat advies is op 29 juni 2006 een trechteringsbesluit genomen waarbij is gekozen voor een tunnelalternatief op de huidige traverse, omdat er - zo is in de toelichting samengevat weergegeven - geen zodanige belemmeringen zijn voor de uitvoering van een tunnel ter plaatse van de huidige N2 dat die aanleg als moeilijk of onmogelijk wordt gekwalificeerd en die belemmeringen er wel zijn voor een oostelijke omleiding. Verder zou een oostelijke omleiding minder ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden bieden en zouden er beschermde natuurwaarden aan de realisering daarvan in de weg staan. Uit de resultaten van het vergelijkend onderzoek naar andere alternatieven is volgens de minister gebleken dat een ander alternatief geen beter probleemoplossend vermogen heeft dan een tunnel. Bovendien heeft een tunnel een voldoende toekomstvast oplossingsvermogen mits de tunnel met verkeersstroken wordt uitgevoerd, aldus de minister. Een geboorde tunnel zou volgens de minister minder oplossingsvermogen bieden dan het huidige tunnelalternatief, omdat door de aanmerkelijk diepere ligging van een geboorde tunnel geen lokale aansluitingen gerealiseerd zouden kunnen worden en daardoor maar een beperkt deel van het verkeer door de tunnel geleid kan worden. De minister wijst er voorts op dat zich bij de uitwerking van het tunnelalternatief geen marktpartij met een geboorde tunnel heeft gemeld, zodat dit alternatief verder niet is uitgewerkt. In het MER fase 2 zijn de milieueffecten van het uiteindelijk gekozen tracé onderzocht.

2.11.2. In aanmerking genomen de weerlegging van de minister van de in beschouwing genomen alternatieven, ziet de Afdeling in hetgeen VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat daarover hebben aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar alternatieven. Evenmin bestaat aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid de voorkeur heeft mogen geven aan de aanleg van een tunnel boven het aanleggen van een weg aan de oostelijke zijde van Maastricht. De VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat kunnen niet worden gevolgd in hun stelling dat de keuze voor dit tracé met tunnel in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, nu in de Tracéwet - anders dan in de Wet ruimtelijke ordening - de norm van een goede ruimtelijke ordening niet als zodanig is opgenomen. Voorts bestaat geen grond voor het oordeel dat aan de keuze voor het onderhavige tracé een onevenwichtige afweging van de daarbij betrokken belangen ten grondslag ligt.

2.12. Wijck en anderen stellen dat door het vervallen van de afslag ter hoogte van het kruispunt Scharnerweg/Oranjeplein, de bereikbaarheid van het stadsdeel Wijck wordt verminderd. Zij voeren aan dat de in het tracébesluit aangegeven alternatieve routes niet zijn te kwalificeren als redelijke alternatieven en stellen dat de minister niet aannemelijk heeft gemaakt dat een afslag in de tunnel zou leiden tot een meer verkeersonveilige situatie dan een omleiding van verkeer via de omwegen.

2.12.1. De minister stelt zich op het standpunt dat het centrumdeel Wijck bereikbaar zal blijven en wijst daartoe op een samenwerking op het gebied van mobiliteit van de gezamenlijke overheden, waaronder "Maastricht-Bereikbaar" en de Park en Ride-voorziening ter hoogte van de Beatrixhaven. Verder zijn de routes vanaf de A2 richting Wijck, de Franciscus Romanusweg en de Kennedybrug/Avenue Ceramique, volgens de minister logische alternatieven om vanuit de noordzijde, dan wel de zuid- en westzijde in Wijck te komen, nu de afslag A2/Scharnerweg vervalt. De Franciscus Romanusweg leidt naar parkeergarage "De Griend" en de Avenue Ceramique loopt langs parkeergarage "Plein 1992". Daarna leiden beide wegen naar de belangrijkste winkelstraat van Wijck, de Wijcker Brugstraat, aldus de minister.

Ten aanzien van het niet opnemen van een afslag in de tunnel stelt de minister zich op het standpunt dat het vanuit de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels niet gewenst is om ongewenste weefbewegingen en (daardoor) verkeersonveilige situaties in een tunnel te creëren. Het is volgens de minister een algemeen aanvaard uitgangspunt dat een afslag in een tunnel tot verkeersonveilige situaties kan leiden. Bovendien is een afslag in een tunnel ook vanuit financieel oogpunt niet

wenselijk.

2.12.2. Wijck en anderen hebben het standpunt van de minister niet gemotiveerd weerlegd. Zij hebben niet aannemelijk gemaakt dat sprake zal zijn van een zodanige nadelige verkeerssituatie en verminderde bereikbaarheid van het centrumdeel Wijck dat grond bestaat voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen komen tot de keuze voor het laten vervallen van een directe afslag ter hoogte van het kruispunt Scharnerweg/Oranjeplein en de in het tracébesluit vastgelegde wijze van de aanleg van de A2 Passage Maastricht.

2.13. Kruisdonk Beheer vreest voor het voortbestaan van het landgoed Kruisdonk dat bij besluit van 14 oktober 1996 door de toenmalige staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen onder complexnummer 506841 is aangewezen als beschermd monument in de zin van de Monumentenwet 1988. Zij wijst daartoe op een door BAAC BV - een Onderzoeks- en adviesbureau voor Bouwhistorie, Archeologie, Architectuur en Cultuurhistorie - in opdracht van projectbureau A2 uitgebracht rapport van 27 juni 2005. Daarin concludeert BAAC BV dat uit cultuurhistorisch, monumentaal, landschappelijk en historisch perspectief de aanleg van een ontsluitingsweg op deze plaats richting Beatrixhaven niet is te verantwoorden zonder daarbij grote schade aan bestaande cultuurhistorische structuren toe te brengen.

2.13.1. Het tracébesluit omvat niet de ontsluitingsweg voor de Beatrixhaven, zodat deze beroepsgrond in zoverre in deze procedure niet aan de orde kan komen.

2.13.2. Voor de verbreding van de A2 is volgens de minister een relatief beperkte, smalle zone aan de noordoostelijke rand van het landgoed nodig. Het gaat om een strook populierenbos van ongeveer 3.245 m². Dat betreft volgens de minister het deel van het landgoed dat het verst van de monumentale bebouwing ligt en 2,6% van het totale oppervlak van ongeveer 122.627 m² van het landgoed beslaat. Door de verbreding van de A2 worden geen doorgaande historische waterlopen of lanen afgesneden. Bij de nieuwe vormgeving, inrichting en beplanting wordt voorts zoveel mogelijk rekening gehouden met de historische context van het gebied, waardoor het rijksmonument en het cultuurhistorisch karakter van het gebied niet worden aangetast.

2.13.3. De stellingname van de minister dat de aantasting van het landgoed beperkt zal zijn, komt de Afdeling, gezien de stukken niet onjuist voor. Gelet hierop is in de gestelde aantasting van het landgoed door de aanleg van de A2 geen grond voor het oordeel dat de minister in redelijkheid niet heeft kunnen komen tot de keuze voor de in het tracébesluit vastgelegde wijze van de aanleg van de A2.

2.14. De beroepsgronden over de tracékeuze en de alternatieven falen.

Hinder gedurende werkzaamheden

2.15. VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat vrezen onder meer trillinghinder en geluidhinder ten gevolge van de bouwwerkzaamheden met betrekking tot de aanleg van de A2 Passage Maastricht. Verder begrijpt de Afdeling het betoog van VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat aldus dat zij van mening zijn dat ter voorkoming van verzakking van nabijgelegen gebouwen, met de werkzaamheden niet moet worden begonnen dan nadat meer onderzoek is gedaan naar de risico's ten gevolge van de aanleg van het tracé.

2.15.1. Niet is uitgesloten dat de bouwwerkzaamheden voor omwonenden tot hinder zullen leiden. Gedurende de bouwwerkzaamheden zullen volgens de minister maatregelen worden getroffen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Ten aanzien van de vrees voor verzakking van de nabijgelegen gebouwen stelt de minister zich op het standpunt dat de mogelijke gevolgen voor

gebouwen gelegen binnen 10 meter van de verlegde N2, de bouwweg en de plaats van de damwanden zijn onderzocht. Dit onderzoek lag ten grondslag aan het ontwerptracébesluit, aldus de minister.

2.15.2. VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat hebben niet aan de hand van een deskundigenbericht of anderszins objectief verifieerbare gegevens aannemelijk gemaakt dat de minister over onvoldoende kennis over de relevante feiten beschikte, om te kunnen concluderen dat als gevolg van de aanleg van het tracé niet zodanige gevolgen voor de in de nabijheid gelegen gebouwen behoeven op te treden, dat niet in redelijkheid tot deze aanleg mocht worden besloten. Wat betreft de omstandigheid dat de bouwwerkzaamheden voor omwonenden tot hinder zullen leiden, overweegt de Afdeling dat niet aannemelijk is gemaakt dat de hinder zodanig zal zijn dat de minister bij afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het tracébesluit zijn gemoeid. Voorts kan de wijze van uitvoering van het tracébesluit in deze procedure niet aan de orde komen.

De beroepsgronden falen.

2.16. Xelat en anderen vrezen voor de bereikbaarheid van het Golden Tulip Apple Park Hotel aan de Pierre de Coubertinweg 3 te Maastricht ten gevolge van de bouwwerkzaamheden met betrekking tot de aanleg van de A2 Passage Maastricht.

2.16.1. De minister heeft ter zitting onweersproken gesteld dat de bereikbaarheid van het Golden Tulip Apple Park Hotel wordt gewaarborgd. Gelet hierop is er geen aanleiding voor het oordeel dat de minister het tracébesluit, na afweging van de betrokken belangen, in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

De beroepsgrond faalt.

Geluidhinder

2.17. Aan het tracébesluit ligt ten grondslag het akoestisch onderzoek dat is vastgelegd in de door Avenue2 opgestelde rapporten "Akoestisch onderzoek A2 Maastricht Deel 1 Hoofdrapport" van november 2010, "Akoestisch onderzoek A2 Maastricht Deel 2 Algemene uitgangspunten" van november 2010, "Akoestisch onderzoek Deel 3a Specifieke uitgangspunten en resultaten" van november 2010 en "Akoestisch onderzoek A2 Maastricht Deel 3b bijlage Wgh databasetabellen".

2.18. Nouville voert aan dat het akoestisch onderzoek niet deugdelijk is, omdat daarin een aantal onjuiste uitgangspunten zou zijn gehanteerd. Volgens Nouville ontbreken in het akoestisch onderzoek verkeersgegevens van de Ambyerstraat-Noord en is onduidelijk welke rekenmethode is gehanteerd. Onder verwijzing naar een door K+Adviesgroep uitgevoerd onderzoek naar de te verwachten optredende geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai voor het bouwplan "12 woningen Ambyerveld" te Maastricht van 29 oktober 2008 (hierna: tegenonderzoek) en een door K + Adviesgroep uitgevoerde toetsing van het akoestisch onderzoek dat is vastgelegd in de door Avenue2 opgestelde rapporten, stelt Nouville dat de uitkomsten van de geluidberekeningen vanwege de A79, de A2 en de Ambyerstraat-Noord op het woningbouwplan "Ambyerveld" onjuist zijn. Voorts voert Nouville aan dat het tracébesluit ten onrechte niet in maatregelen voorziet om geluidhinder op de woningen die zijn voorzien in de wijk Ambyerveld te betrekken.

2.18.1. De minister wijst op het belang van Nouville dat is gelegen in haar woningbouwplan "Ambyerveld". Dit plan is opgenomen in het bestemmingsplan "Terraspark/Ambyerveld" uit 2003 en het plangebied "Ambyerveld" is daarin bestemd als "Uit te werken woondoeleinden". Op grond van artikel 21, tweede lid, sub 1, van de planvoorschriften mag op deze gronden slechts worden

gebouwd overeenkomstig een rechtskracht verkregen hebbende uitwerking als bedoeld in artikel 21, derde lid, van de planvoorschriften. Het derde lid regelt dat het college van burgemeester en wethouders van Maastricht de bestemming "Uit te werken woondoeleinden" met inachtneming van een aantal voorwaarden uitwerken overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (oud). Een van de voorwaarden is dat voor zover woningen een grotere geluidbelasting ondervinden dan 50 dB(A) vanwege het wegverkeer, de woning dient te worden voorzien van een eigen, voldoende geluidwerende voorziening. De minister stelt dat alle relevante uitgangspunten - zoals onder meer de verkeersintensiteiten - in het akoestisch onderzoek zijn weergegeven. De verkeersgegevens van de Ambyerstraat Noord zijn weliswaar niet weergegeven in de akoestische rapporten, maar wel in bijlage 6 bij het MER Onderzoek luchtkwaliteit (hierna: bijlage 6 bij het MER). Met betrekking tot de door Nouville geconstateerde verschillen stelt de minister zich op het standpunt dat in het akoestisch onderzoek, anders dan in het tegenonderzoek, rekening is gehouden met een zogenoemde geluidmuur. Deze geluidmuur zal volgens blz. 35 van het zogenoemde beeldkwaliteitsplan van de gemeente Maastricht, vastgesteld op 30 oktober 2007, worden aangebracht bij de woningen die in het noordelijke deel van het plangebied zijn voorzien, aldus de minister.

2.18.2. Het tegenonderzoek van Nouville ziet op de geluidbelasting vanwege de A2, A79 en de Ambyerstraat-Noord op het woningbouwplan "Ambyerveld". Nu de minister de beroepsgronden met betrekking tot het woningbouwplan "Ambyerveld" in het verweerschrift gemotiveerd heeft weerlegd en Nouville de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek voor het overige niet heeft betwist, is in zoverre geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet heeft kunnen uitgaan van de juistheid van het akoestisch onderzoek. Het geldende bestemmingsplan voorziet niet in concrete woningbouw, zodat de minister ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit derhalve nog geen besluit behoefde te nemen omtrent de op grond van de Wet geluidhinder te treffen maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen. Het is daarom aangewezen dat de besluitvorming omtrent het mogelijk treffen van maatregelen niet plaatsvindt in het kader van het vaststellen van het tracébesluit maar in het kader van de vaststelling van het uitwerkingsplan.

De beroepsgrond faalt.

2.18.3. De verkeersgegevens met betrekking tot de Ambyerstraat-Noord zijn voor de huidige situatie opgenomen in tabel 9.3 op blz. 84 en voor de toekomstige situatie - in het jaar 2026 - in tabel 9.8 op blz. 262 van bijlage 6 bij het MER. Het betoog van Nouville mist in zoverre feitelijke grondslag.

Tunnel

2.19. Het tracébesluit voorziet voor het deel van de A2 tussen de knooppunten Geusselt (km 254,8) en Europaplein (km 257,4) in een landtunnel met dubbele tunnelbuizen. De onderste tunnelbuis, de hoofdrijbaan van de A2, start op km 254,8 en eindigt op km 257,4. De bovenste westelijke en oostelijke tunnelbuizen, de parallelrijbanen, starten onderscheidenlijk op km 254,9 en km 255,2 en eindigen op km 257,1.

2.20. VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat betogen dat bij het vaststellen van het tracébesluit de gevolgen voor de leefomgeving vanwege mogelijke risico's bij calamiteiten in de geprojecteerde tunnel onvoldoende zijn onderzocht. Zij wijzen daarbij op mogelijk instortingsgevaar van hun woningen als gevolg van explosies in de tunnel.

2.20.1. De Afdeling overweegt met betrekking tot de tunnelveiligheid dat bij het tracébesluit

uitsluitend de ligging en omvang van de tunnel wordt vastgesteld en niet de exacte uitvoering van de tunnel en de daarin toegepaste technieken, zodat in deze procedure uitsluitend kan worden getoetst of de in het tracébesluit opgenomen ruimtelijke keuze niet in de weg staat aan het bouwen en gebruiken van een tunnel in overeenstemming met de bij of krachtens de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels gestelde regels.

2.20.2. De Commissie voor de tunnelveiligheid heeft in het advies van 25 mei 2010 opgemerkt dat zij informatie mist over de trillingseffecten en de invloed hiervan op het omgevingsrisico. De Commissie heeft daarom geadviseerd hier nader onderzoek naar te doen.

De minister stelt zich op het standpunt dat de integriteit van de tunnelconstructie in relatie tot mogelijke schade op de omgeving nader zal worden beschouwd bij het opstellen van het bouwplan en het ontwerp voor de tunnel. Ter zitting heeft de minister naar voren gebracht dat naar aanleiding van het advies van de Commissie onderzoek is gedaan naar de trillingseffecten en de invloed daarvan voor de omgeving. In dit verband heeft de minister onder meer gesteld dat door de aanwezige kalkgrond in de omgeving van Maastricht de trillingseffecten zullen verminderen. De resultaten zijn besproken met de Commissie. De minister wijst er verder op dat de Commissie geen negatief advies heeft gegeven over de geprojecteerde tunnel.

2.20.3. VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat hebben niet onderbouwd met een deskundigenrapport of andere objectief verifieerbare gegevens dat het standpunt van de minister onjuist is. Gelet hierop is niet aannemelijk geworden dat de in het tracébesluit vastgelegde ruimtelijke keuze in de weg staat aan de bouw en het gebruik van een tunnel in overeenstemming met de eisen van tunnelveiligheid. Er bestaat geen grond voor het oordeel dat de minister in zoverre niet in redelijkheid het tracébesluit heeft kunnen vaststellen.

De beroepsgrond faalt.

Luchtkwaliteit

2.21. Klaor Loch betoogt dat ten onrechte niet is getoetst aan de richt- en grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}). Zij voert aan dat het in strijd met de richtlijn 2008/50/EG van de Raad en het Europees Parlement van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB 2008 L 152) (hierna: de richtlijn) is om in de periode voor 2015 niet te toetsen aan de grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}). Dat de concentratie zwevende deeltjes (PM₁₀) volgens de minister sterk correleert met de concentratie zwevende deeltjes (PM_{2,5}) is volgens Klaor Loch geen reden om niet apart aan de grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) te toetsen.

Volgens Klaor Loch had de minister niet mogen volstaan met een verwijzing naar het zogenoemde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Zij voert daartoe aan dat uit recentelijk bekend geworden informatie van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat in Nederland een kleiner deel van de zwevende deeltjes een natuurlijke oorsprong heeft dan werd aangenomen. Er moet daarom getwijfeld worden of met het NSL aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit zal worden voldaan. Verder voert Klaor Loch aan dat niet inzichtelijk is hoe de berekeningen die ten grondslag liggen aan het NSL tot stand zijn gekomen. In dat kader betoogt Klaor Loch dat onvoldoende rekening is gehouden met de emissieconcentraties bij de tunnelmonden, terwijl daar juist woonwijken zijn gelegen. Zij verwijst daarbij naar het rapport "Tunnels en luchtkwaliteit", opgesteld door Consortium DC-COB, waarin volgens haar is geconcludeerd dat de in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 voorgeschreven rekenmethoden voor tunnels tamelijk generiek zijn en dat voorzichtigheid is geboden wanneer de berekende waarden in de buurt van de grenswaarden liggen. Verder voert Klaor Loch aan dat onvoldoende rekening is gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de tunnel. In dit

verband wijst Klaor Loch op de voorgenomen bouw van een containeroverslaghaven in Trilogiport in België. Volgens Klaor Loch wordt deze haven bij Luik de derde grootste binnenhaven van West Europa. Verder voert Klaor Loch aan dat is uitgegaan van verouderde emissiefactoren voor vrachtauto's en dat onvoldoende rekening is gehouden met de invoering van tolheffing op de Duitse autowegen als gevolg waarvan Duits vrachtverkeer naar de A2 Passage Maastricht zal uitwijken, aldus Klaor Loch.

Voorts betoogt Klaor Loch dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit vanwege de werkzaamheden van de aanleg van het tracé onvoldoende zijn betrokken bij het vaststellen van het tracébesluit.

Klaor Loch betoogt ten slotte dat de luchtkwaliteit niet alleen had moeten worden berekend, maar ook had moeten worden gemeten. Volgens Klaor Loch zouden metingen aantonen dat in de tunnel een luchtfiltering moet worden aangebracht. Klaor Loch voert aan dat de minister ten onrechte stelt dat een tunnelfiltering teveel energie kost. Zij wijst erop dat er systemen op de markt verkrijgbaar zijn waarbij energie gewonnen wordt uit de door het autoverkeer opgewarmde lucht in de tunnel.

2.21.1. Ten aanzien van het betoog van Klaor Loch over de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen richtwaarde voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}), overweegt de Afdeling dat deze richtwaarde geen toetsingsmaatstaf is voor het nemen van besluiten zoals het tracébesluit. De richtwaarde dient ingevolge artikel 5.17, eerste lid, van de Wet milieubeheer samen met het Besluit maatregelen richtwaarden (luchtkwaliteitseisen), als maatstaf voor een door de minister vast te stellen plan of programma dat gericht moet zijn op het voor zover mogelijk bereiken van de richtwaarde.

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

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

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

Ingevolge het twaalfde lid, voor zover hier van belang, kunnen bestuursorganen die het aangaat, na een daartoe strekkende melding aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (thans: Infrastructuur en Milieu), een of meer in het programma genoemde of beschreven maatregelen, ontwikkelingen of besluiten wijzigen of vervangen, of een of meer maatregelen, ontwikkelingen of besluiten aan het programma toevoegen, indien bij de betreffende melding aannemelijk wordt gemaakt dat die gewijzigde, vervangende of nieuwe maatregelen, ontwikkelingen of besluiten per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het programma.

Het programma dat is bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer is het NSL. Het project A2 Passage Maastricht waarvoor het thans bestreden tracébesluit is vastgesteld, is als ontwikkeling genoemd in het NSL.

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

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

2.21.3. De Afdeling heeft in haar uitspraak van 27 april 2011 in zaak nr. [201008134/1/M2](#) geoordeeld dat de hiervoor vermelde bepalingen, op grond waarvan voor een in het NSL opgenomen project geen afzonderlijke toetsing aan de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer gestelde - aan de richtlijn ontleende - grenswaarden voor zwevende deeltjes en stikstofdioxide plaatsvindt, niet in strijd zijn met de richtlijn omdat, ingevolge de richtlijn en gezien de toepassing van artikel 22 van die richtlijn, de grenswaarden voor de daggemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM10) vanaf 11 juni 2011 en voor de jaargemiddelde concentratie zwevende deeltjes (PM2,5) en de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide vanaf 1 januari 2015 gelden. Tevens heeft de Afdeling geoordeeld dat de bepalingen over het NSL in titel 5.2 van de Wet milieubeheer gericht zijn op het bereiken van de grenswaarden en evenmin in strijd zijn met artikel 22 van de richtlijn op grond waarvan door middel van een luchtkwaliteitsplan moet worden aangetoond hoe na de periode van uitstel aan de grenswaarden kan worden voldaan.

De Afdeling ziet in de onderhavige procedure geen aanleiding voor een ander oordeel.

2.21.4. Bij een op grond van artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wet milieubeheer gedane melding van 13 juli 2010 zijn de in het NSL opgenomen kenmerken van het project A2 Passage Maastricht gewijzigd en in overeenstemming gebracht met de in het tracébesluit gekozen uitvoering van het tracé.

2.21.5. In haar uitspraak van 31 maart 2010 in zaak nr. [200900883/1/H1](#), heeft de Afdeling overwogen dat een exceptieve toetsing van het NSL-besluit aan artikel 5.12 van de Wet milieubeheer mogelijk is. In het verlengde daarvan moet worden geoordeeld dat eveneens een exceptieve toetsing van de op 13 juli 2010 gemelde wijzigingen van het NSL met toepassing van artikel 5.12, twaalfde lid, mogelijk is.

Gelet op de aangevoerde beroepsgronden komt de exceptieve toetsing er in dit geval, gezien de eisen die in artikel 5.12, eerste en vijfde lid, aan het NSL zijn gesteld en de eisen die in het twaalfde lid aan een wijziging zijn gesteld, op neer dat moet worden beoordeeld of het NSL na opname van A2 Passage Maastricht, zoals omschreven in de melding van 13 juli 2010, gericht is op het bereiken van de grenswaarden en of aannemelijk kon worden geacht dat deze opname geen overschrijding of verdere overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM10) veroorzaakt.

In dit kader overweegt de Afdeling dat de Wet milieubeheer voorziet in een systeem ervoor te zorgen dat het programma gericht blijft op het bereiken van deze grenswaarden. Dit gebeurt via de in artikel 5.14 van deze wet geregelde jaarlijkse rapporten over de voortgang en uitvoering van het programma alsmede de in artikel 5.12, tiende en twaalfde lid, van deze wet opgenomen bevoegdheid om het programma aan te passen. Deze systematiek biedt veel ruimte om te komen tot het beoogde eindresultaat. Wanneer, zoals in dit geval, de juistheid van bij het (wijzigen van het) NSL gehanteerde uitgangspunten wordt bestreden, bestaat voor het oordeel dat het NSL

onrechtmatig is alleen grond indien wordt aangetoond dat het redelijkerwijs niet mogelijk is - ook niet met een verdere bijstelling van het programma - de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden op de betrokken data te halen.

2.21.6. Met de enkele verwijzing naar een onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving heeft Klaor Loch niet aangetoond dat het redelijkerwijs niet mogelijk is bij A2 Passage Maastricht - ook niet met verdere bijstelling van het programma - de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden op de betrokken data te halen. Ook hetgeen Klaor Loch heeft aangevoerd over de verkeersaantrekkende werking van de tunnel, de invoering van tolheffing op de Duitse autowegen, de emissieconcentratie bij de tunnelmonden, de gehanteerde emissies van het vrachtverkeer en hetgeen zij heeft aangevoerd over de luchtkwaliteit gedurende de werkzaamheden, wil niet zeggen dat het behalen van de in bijlage 2 opgenomen grenswaarden op de betrokken data in gevaar komt. Overigens heeft de minister een aanvullend onderzoek gedaan naar de gevolgen van de verlegde N2 gedurende de bouwperiode op onder meer de luchtkwaliteit. Op basis van de resultaten van dit onderzoek heeft de minister naar voren gebracht dat waar nodig passende oplossingen worden gezocht.

2.21.7. In dit verband merkt de Afdeling nog op dat het rapport van het RIVM "Monitoringsrapportage NSL - stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2010" (hierna: de monitoringsrapportage) de resultaten van de eerste monitoring van het NSL als bedoeld in artikel 5.14 van de Wet milieubeheer bevat. Naar aanleiding van deze monitoringsrapportage heeft de minister op 6 december 2010 opnieuw een melding als bedoeld in artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wet milieubeheer gedaan waarin onder meer het huidige NSL maatregelenpakket voor zwevende deeltjes en stikstofdioxide is bezien en extra stikstofdioxide-reducerende maatregelen (schermen) aan het NSL zijn toegevoegd om de knelpunten op te lossen. Bij het tracé A2 Passage Maastricht doen zich geen knelpunten voor en dus zijn geen extra maatregelen in het NSL opgenomen.

2.21.8. Zoals de Afdeling in de eerder genoemde uitspraak van 27 april 2011 heeft overwogen, geldt voor de grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) dat wanneer aan de daggemiddelde grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM₁₀) wordt voldaan, dan eveneens wordt voldaan aan de grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}). Niet is gebleken dat rond het tracé van de A2 Passage Maastricht in 2015 niet aan de daggemiddelde grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM₁₀) zal worden voldaan. Gelet hierop behoeft het NSL niet te voorzien in een afzonderlijk programma dat is gericht op het bereiken van de grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}), nu geen overschrijding van die grenswaarde dreigt.

2.21.9. Gelet op het vorenoverwogene is niet aannemelijk gemaakt dat het redelijkerwijs niet mogelijk is - ook niet met bijstelling van het NSL - de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden op de relevante data te halen. Nu exceptieve toetsing van het NSL aan artikel 5.12 van de Wet milieubeheer niet tot de conclusie leidt dat het NSL buiten toepassing moet blijven, volgt uit artikel 5.16 van de Wet milieubeheer dat geen afzonderlijke toetsing aan de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden hoeft plaats te vinden. Hetgeen Klaor Loch heeft aangevoerd over het nut van tunnelfiltering en de in dat verband uit te voeren metingen van de luchtkwaliteit, kan gelet hierop in deze procedure onbesproken blijven.

De beroepsgrond over luchtkwaliteit faalt.

Grondwater

2.22. [appellant sub 7], VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat betogen dat de gevolgen voor de grondwaterstand als gevolg van de aanleg van het tracé onvoldoende zijn onderzocht. [appellant sub

7] voert daartoe aan dat thans nog steeds onderzoek wordt gedaan naar de grondwaterstanden in de omgeving en dat daaruit moet worden opgemaakt dat het grondwateronderzoek ten tijde van het nemen van het tracébesluit nog niet was afgerond. Verder voert [appellant sub 7] aan dat het hele gebied waarop het tracébesluit ziet, had moeten worden betrokken in het onderzoek en niet alleen het gebied waar de tunnel wordt gerealiseerd. Verder is volgens [appellant sub 7] onvoldoende zeker of de hevelconstructie die wordt toegepast, toereikend is. Hij voert aan dat deze constructie kwetsbaar is wat betreft onderhoud en ook wat betreft de gegevens die worden gehanteerd in het rekenmodel over de grondwatersimulatie. Hij wijst er op dat er in Nederland geen vergelijkbare grootschalige projecten zijn uitgevoerd waarbij ervaringen met dit soort constructies zijn opgedaan. [appellant sub 7] voert aan dat vanwege de mogelijke risico's een zogenoemde CAR-verzekering dient te worden afgesloten.

VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat voeren in dit kader aan dat onvoldoende is onderzocht of de grondwateronttrekking ten behoeve van de aanleg van de tunnel ter hoogte van hun woningen gevolgen heeft voor de opstallen van hun leden. Er is volgens hen ten onrechte alleen gekeken naar de gevolgen wanneer de aanleg van de tunnel is voltooid. Verder biedt het tracébesluit volgens hen onvoldoende waarborgen dat het grondwaterpeil op tien meter afstand van de bouwput niet meer dan twintig centimeter mag dalen of stijgen.

2.22.1. De minister stelt zich op het standpunt dat uit zorgvuldigheidsoverwegingen de grondwaterstanden ter plaatse van de geprojecteerde tunnel nog steeds worden gemonitord, maar dat dit niet betekent dat het grondwateronderzoek, onderdeel van het Waterbeheerplan en het Watertoetsproces van november 2010, dat ten grondslag ligt aan het tracébesluit onvoldoende is. Over de hevelconstructie brengt de minister naar voren dat dit een voorziening is om in de definitieve situatie opstuwning van grondwater vanwege de barrièrewerking van de tunnel te voorkomen. Volgens de minister blijkt uit de berekeningen dat de hevelconstructie meer dan voldoende capaciteit heeft om de opstuwning bovenstrooms en de verlaging benedenstrooms te beperken tot binnen de gestelde eisen. De minister stelt dat gekeken is naar voorbeeldprojecten in het buitenland, zoals bijvoorbeeld het grondwaternivelleringsstelsel dat is aangelegd in Dresden. Volgens de minister bestaat dat stelsel eveneens uit filters en is ook de grondwatersamenstelling vergelijkbaar met de situatie in Maastricht. Het grondwater in Dresden is evenals in Maastricht rijk aan kalk en de hevels bevinden zich in het grind nabij de rivier, aldus de minister. Verder wijst de minister erop dat in Dresden het eerste onderhoud aan de filters pas tachtig jaar na de openstelling heeft plaatsgevonden. Volgens de minister is er mede gelet op onder meer de ervaringen in Dresden geen reden tot twijfel over de effectiviteit van de voorgeschreven hevelconstructie. Voorts brengt de minister naar voren dat de grondwaterkwantiteit zal worden meegenomen in het evaluatieprogramma, zoals bedoeld in artikel 17 van het tracébesluit.

2.22.2. In de huidige procedure staat slechts ter beoordeling of het tracébesluit mocht worden vastgesteld en niet op welke wijze de bouwwerkzaamheden ten behoeve van de aanleg als zodanig worden uitgevoerd, welk onderzoek voor die specifieke werkzaamheden nodig is en of al dan niet een verzekering daarvoor afgesloten dient te worden. Voor zover de beroepen van VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat betrekking hebben op de bouwwerkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de tunnel falen deze reeds hierom.

2.22.3. [appellant sub 7], VvE Oranjerésidence en VvE Torenflat hebben voorts niet aannemelijk gemaakt dat aan het grondwateronderzoek dat ten grondslag ligt aan het tracébesluit dusdanige gebreken kleven dat de minister zijn besluit hierop niet had mogen baseren. Gelet hierop en de door de minister gegeven motivering bestaat er geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet heeft kunnen concluderen dat de hevelconstructie toereikend is om de wijzigingen in de grondwaterkwantiteit vanwege de barrièrewerking van de tunnel te reduceren. Niet aannemelijk is gemaakt dat de gevolgen voor de grondwaterstand vanwege de aanleg van het tracé zodanig zijn dat

de minister niet in redelijkheid het tracébesluit heeft kunnen vaststellen.

De beroepsgronden falen.

Landgoed Kruisdonk

2.23. Kruisdonk Beheer vreest voor vermindering van de waarde van het landgoed vanwege de onteigening van een deel van de gronden en vanwege de toename van het verkeer rond het landgoed.

2.23.1. De minister brengt naar voren dat de verkeersintensiteiten rond het landgoed op de wegen direct langs het landgoed zullen afnemen. Voor waardedaling van het landgoed of het voortbestaan daarvan hoeft derhalve volgens de minister niet te worden gevreesd. Voor zover Kruisdonk Beheer schade vreest vanwege de onteigening, stelt de minister zich op het standpunt dat deze schade geheel wordt afgedekt door de volledige schadeloosstelling die in het kader van de onteigening wordt verzorgd.

2.23.2. In hetgeen Kruisdonk Beheer aanvoert ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat aan haar belangen in zoverre onvoldoende gewicht is toegekend. Kruisdonk Beheer heeft niet aannemelijk gemaakt dat de schade anders dan vanwege de onteigening van een zodanige omvang zal zijn dat niet in redelijkheid kon worden volstaan met een verwijzing naar de nadeelcompensatieregeling als bedoeld in artikel 20d van de Tracéwet.

[appellant sub 1]

2.24. [appellant sub 1] vreest schade, nu hem is gevraagd een perceel grond te leveren, met een afmeting van 4.145 m² uit het perceel kadastraal bekend Gemeente Maastricht - Sectie "R" nr. 798 (hierna: perceel "R"798), ten behoeve van de aanleg van het tracé. Hij stelt dat bebouwing op de overige in zijn bezit zijnde gronden ten gevolge van het tracébesluit en de effecten daarvan op de omgeving onmogelijk wordt.

2.24.1. [appellant sub 1] heeft niet aannemelijk gemaakt dat ten aanzien van de eventuele waardevermindering van zijn gronden niet in redelijkheid kon worden volstaan met een verwijzing naar de nadeelcompensatieregeling. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding kan uit de aard der zaak niet worden genomen voordat het tracébesluit is vastgesteld, omdat de mogelijke schade wordt veroorzaakt door het nemen van dat tracébesluit.

Beroepschrift [appellant sub 6 A] en [appellant sub 6 B]

2.25. [appellant sub 6 A] en [appellant sub 6 B] hebben zich in het beroepschrift beperkt tot het verwijzen naar, dan wel het - naar de kern - herhalen van de door hen over het ontwerp van het besluit naar voren gebrachte zienswijzen. In de Nota van Antwoord is de minister gemotiveerd ingegaan op deze zienswijzen. [appellant sub 6 A] en [appellant sub 6 B] hebben geen redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de zienswijzen onvoldoende of onjuist zou zijn. De beroepsgronden treffen geen doel. Het beroep van [appellant sub 6 A] en [appellant sub 6 B] is ongegrond.

Conclusie

2.26. De beroepen zijn, voor zover ontvankelijk, ongegrond.

2.27. Voor een proceskostenvergoeding bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van [appellant sub 6] en [appellant sub 6 B], voor zover mede ingesteld door [appellant sub 6 C], niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van de vereniging Belangenvereniging A2-omwonenden en de vereniging Vereniging van Eigenaars Wijkerveldflat niet-ontvankelijk voor zover deze geen betrekking hebben op de grenzen van de tijdelijke maatregelen en de te amoveren objecten;

III. verklaart de beroepen voor het overige ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, voorzitter, en mr. F.C.M.A. Michiels en mr. G. van der Wiel, leden, in tegenwoordigheid van mr. T.L.J. Drouen, ambtenaar van staat.

w.g. Scholten-Hinloopen w.g. Drouen
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 30 november 2011

375-590-632.