

Uitspraken

ZAAKNUMMER 201112625/1/R4
DATUM VAN UITSpraak woensdag 23 mei 2012
TEGEN de minister van Infrastructuur en Milieu
PROCEDURESOORT Eerste aanleg - enkelvoudig
RECHTSGEBIED Ruimtelijke-ordeningskamer - Tracé en
wegverbreding 

201112625/1/R4.
Datum uitspraak: 23 mei 2012

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. Buurtvereniging de Poeldonk, gevestigd te Den Dungen, gemeente Sint-Michielsgestel,
2. de vereniging Vereniging voor Natuurbehoud & Milieubeheer In Midden - en Noordoost Brabant
het Groene Hart (hierna: vereniging het Groene Hart), gevestigd te Den Dungen, gemeente Sint-
Michielsgestel,
appellanten,

en

de minister van Infrastructuur en Milieu,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 18 oktober 2011 heeft de minister, krachtens artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, zoals dat destijds luidde, het tracébesluit Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen 2011(hierna: tracébesluit 2011) vastgesteld. Dit besluit is op 26 oktober 2011 ter inzage gelegd.

Tegen dit besluit hebben buurtvereniging de Poeldonk bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 6 december 2011, en vereniging het Groene Hart bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 7 december 2011, beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

Buurtvereniging de Poeldonk en vereniging het Groene Hart hebben nadere stukken ingediend.

De zaak is door een meervoudige kamer van de Afdeling verwezen naar een enkelvoudige.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 19 april 2012, waar buurtvereniging de Poeldonk, vertegenwoordigd door [gemachtigde], de vereniging het Groene Hart, vertegenwoordigd door [gemachtigde], bijgestaan door mr. J.E. Dijk, advocaat te Haarlem, en de minister, vertegenwoordigd door mr. A. Dane zijn verschenen. Voorts is ter zitting Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant, vertegenwoordigd door ir. C.J.H. Bruin-de Boer, bijgestaan door ing. M.L.E. Pannekoek, ir. P.J.C.M. van den Brink, ing. R. Cellissen en C.H.H.M. van Beusekom, als partij gehoord.

2. Overwegingen

Het tracébesluit

2.1. Het tracébesluit 2011 betreft een wijziging van het onherroepelijke tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" van 3 juli 2008, gewijzigd bij besluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen 2009" van 28 mei 2009 (hierna tezamen en in enkelvoud: tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen") voor zover dat ziet op de brug N279 over de Zuid-Willemsvaart. De wijziging behelst het verbreden en het verhogen van deze brug.

De toelichting bij het tracébesluit 2011 vermeldt dat bij het uitwerken van het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" is geconstateerd dat de constructiehoogte van de brug N279, zoals weergegeven in dat besluit, onvoldoende is om te kunnen voldoen aan de technische vereisten. Aanpassing van de constructiehoogte van de brug N279, zodat aan de technische vereisten kan worden voldaan, is volgens de toelichting niet mogelijk binnen de grenzen van de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling uit artikel 14, derde lid, van dat tracébesluit.

Besluitvorming - omvang geding

2.2. Deze procedure betreft het tracébesluit 2011. Beroepsgronden van buurtvereniging de Poeldonk en vereniging het Groene Hart die zien op het onherroepelijke tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" gaan het bereik van het tracébesluit 2011 te buiten en moeten in deze uitspraak dan ook onbesproken blijven. Dit betreft de beroepsgronden over de nut en noodzaak van de brug N279, over de juistheid van de conclusies van de aanvullende trajectnota/Mer, over de in 1998 door Arcadis uitgevoerde Quick-scan en over het beweerdelijk ontbreken van een afweging in het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" over ecologie, inpassing in het landschap en alternatieven voor de brug N279.

2.3. Buurtvereniging de Poeldonk betoogt dat het tracébesluit 2011 en de voorbereiding van het provinciale inpassingsplan over verbreding van de N279 (hierna: het PIP) zodanig met elkaar samenhangen dat de minister ten onrechte niet is overgegaan tot integrale besluitvorming. Door elk besluit afzonderlijk te bezien, hanteert de minister een zogenoemde salamitactiek, aldus buurtvereniging de Poeldonk.

2.3.1. Ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit 2011 bevond de voorbereiding van het PIP zich in de fase van het alternatievenonderzoek in het kader van het milieu-effectrapport. Dientengevolge was de omvang van de effecten van een mogelijke verbreding van de N279 op het tracébesluit 2011 nog ongewis. Deze ontwikkeling was toen onvoldoende concreet om bij het tracébesluit 2011 te betrekken. De Tracéwet noch enige andere regelgeving verzet zich dan ook tegen de keuze van de minister om de brug N279 te verhogen en te verbreden in het kader van een wijziging van het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" zonder het PIP integraal in de besluitvorming te betrekken.

De beroepsgrond faalt.

Procedurele aspecten

2.4. Buurtvereniging de Poeldonk betoogt dat de minister alleen technische en financiële redenen aan het ontwerp-tracébesluit ten grondslag heeft gelegd en dat de minister bij het vaststellen van het tracébesluit 2011 ten onrechte afwijkende en aanvullende redenen noemt, zoals de veiligheid van de scheepvaart en de wenselijkheid van verbreding van de strook onder de te verhogen brug voor faunapassages.

2.4.1. De toelichting bij het tracébesluit 2011 vermeldt dat reeds in de fase tussen het vaststellen van het ontwerp-tracébesluit en het vaststellen van het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" in het globale ontwerp van de brug N279 een asverlegging van de brug is doorgevoerd. De toelichting geeft drie redenen voor deze aanpassing; een verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling van het verkeer op de weg, waarvoor een grotere boogstraal noodzakelijk is; een verbetering van de verkeersveiligheid van het scheepvaartverkeer, waarvoor een verruiming van de scheepvaartverkeerskruising onder de brug noodzakelijk is, en tot slot het creëren van meer ruimte voor flora en fauna uitwisseling onder de brug door.

Nog daargelaten dat het betoog van buurtvereniging de Poeldonk, gelet op het voorgaande,

feitelijke grondslag ontbeert, staat de Tracéwet noch de Awb dan wel enige andere rechtsregel of -beginsel er aan in de weg dat de minister een aanvullende motivering aan een tracébesluit ten grondslag legt.

De beroepsgrond faalt.

2.5. Vereniging het Groene Hart stelt dat de minister ten onrechte geen bouwplan of 3D-visualisatie heeft overgelegd. Het is volgens haar daarom onduidelijk hoe de in het tracébesluit 2011 voorziene brug zal worden uitgevoerd, temeer omdat dwarsprofiel 1 niet op tekening 464712 staat en de hoogte van de brug getalsmatig is weergegeven.

2.5.1. Artikel 1, eerste lid, aanhef en onder h, onder 1° en 2°, van de Tracéwet, zoals dat luidde ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit 2011, bepaalt, voor zover hier van belang, dat in deze wet onder tracé wordt verstaan de aanduiding op een of meer topografische of geografische kaarten van het verloop en de geografische omvang van een aan te leggen of te wijzigen hoofdvaarweg en een nauwkeurige beschrijving van de daarbij te realiseren bijkomende infrastructurale voorzieningen.

Ingevolge artikel 11, derde lid, wordt, voor zover hier van belang, bij het ontwerp-tracébesluit ter voldoening aan artikel 1, eerste lid, onder h, onder 1°, gebruik gemaakt van een of meer overzichtskaarten met een schaal van ten minste 1:20.000.

2.5.2. Uit artikel 11, derde lid, in samenhang gezien met artikel 1, eerste lid, onder h, onder 1°, van de Tracéwet volgt dat de overzichtskaart inzicht dient te geven in het verloop en de geografische omvang van een aan te leggen of te wijzigen hoofdvaarweg. De Afdeling is van oordeel dat de overzichtskaart een toereikend inzicht geeft in de geografische omvang van de projecteerde hoofdvaarweg en dat het tracébesluit 2011 een nauwkeurige beschrijving bevat van de te verbreden en te verhogen brug. De Afdeling ziet geen grond voor gehoudenheid voor de minister om in het kader van het tracébesluit 2011 de door de vereniging het Groene Hart bedoelde stukken te laten opmaken en over te leggen.

De beroepsgrond faalt.

Alternatieven voor verbreding en verhoging van de brug

2.6. Buurtvereniging de Poeldonk en vereniging het Groene Hart betogen dat de minister bij het vaststellen van het tracébesluit 2011 naast de brug geen alternatieven heeft onderzocht. Volgens buurtvereniging de Poeldonk kunnen de optredende milieu-effecten beter ondervangen worden wanneer wordt gekozen voor een tunnel, en volgens vereniging het Groene Hart zou een open constructie van de brug een betere waarborg bieden voor de ecologische verbindingzone.

2.6.1. De minister stelt in het kader van het tracébesluit 2011 geen aanleiding te hebben gevonden om de in het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" gemaakte keuze voor een brug in plaats van een tunnel te heroverwegen. De redenen op grond waarvan een tunnel toen geen reëel alternatief werd geacht - hydrologisch bezwaarlijk, extra ruimtebeslag, technisch lastig, moeilijk inpasbaar in de bestaande wegenstructuur ter plaatse en kosten die drie á vier maal hoger zijn dan die van een brug - gelden onverminderd. Met de keuze voor het huidige ontwerp wordt volgens de minister geen afbreuk gedaan aan de in het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" aanvaardbaar geoordeelde randvoorwaarden voor een volwaardige ecologische verbinding tussen de beekdalen Dommel en Aa.

2.6.2. Buurtvereniging de Poeldonk en vereniging het Groene Hart hebben geen concrete argumenten naar voren gebracht die voormelde uiteenzetting van de minister kunnen aantasten. Gelet hierop ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid opnieuw de voorkeur heeft mogen geven aan de reeds eerder gemaakte keuze voor de brug N279 en de constructie daarvan zoals voorzien in het tracébesluit 2011.

De beroepsgrond faalt.

Geluidhinder - verkeersintensiteiten

2.7. In verband met de wijziging in hoogte en breedte van de brug N279 over de toekomstige omlegging van de Zuid-Willemsvaart heeft DHV in opdracht van de minister een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dat onderzoek zijn weergegeven in het rapport "TB Zuid-Willemsvaart bij TB Zuid Willemsvaart Maas-Den Dungen 2011 Onderzoek N279", van augustus 2011 (hierna: geluidrapport). Na realisatie van het tracébesluit 2011 zal door het toepassen van maatregelen de geluidbelasting op alle geluidgevoelige bestemmingen afnemen ten opzichte van het basisjaar 2004.

2.8. Buurtvereniging de Poeldonk stelt dat de minister in het geluidrapport van onjuiste prognoses over de toename van het verkeer is uitgegaan. Zij wijzen op de verkeersgegevens die zijn gehanteerd bij de voorbereiding van het PIP. Volgens buurtvereniging de Poeldonk zijn de in het geluidrapport gehanteerde verkeersbewegingen significant lager dan het aantal verkeersbewegingen dat bij de voorbereiding van het PIP in aanmerking is genomen.

2.8.1. In het geluidrapport bij het tracébesluit 2011 is uitgegaan van dezelfde verkeerscijfers als in het geluidrapport bij het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen". Deze verkeerscijfers zijn gebaseerd op het gemeentelijke verkeersmodel van de gemeente 's-Hertogenbosch uit 2006. Volgens de minister lieten deze verkeerscijfers destijds een realistische verkeersprognose zien voor het regionale wegennet in 2026. Volgens de minister is er geen aanleiding om te veronderstellen dat die verkeerscijfers niet meer representatief zijn, teminder nu het tracébesluit 2011 slechts ziet op het verhogen en verbreden van de brug N279 van het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen". De minister heeft ter nadere onderbouwing van zijn standpunt in de memo van 22 december 2011 (hierna: de memo) de in het geluidrapport gehanteerde verkeerscijfers vergeleken met de bij het PIP gehanteerde verkeerscijfers, waarnaar buurtvereniging de Poeldonk verwijst. Volgens de minister is bij het PIP voor de verbreding van de N279 een ander verkeersmodel gehanteerd dan in het geluidrapport. Zo is in het verkeersmodel bij het PIP uitgegaan van basisjaar 2006, prognosejaar 2020 en van verkeerscijfers op een gemiddelde werkdag, terwijl het verkeersmodel in het geluidrapport uitgaat van basisjaar 2004, prognosejaar 2026 en van verkeerscijfers op een gemiddelde weekdag. In de memo heeft de minister de verkeerscijfers van beide modellen - door middel van omrekening van de in het PIP gehanteerde verkeerscijfers naar motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag in 2026 - met elkaar vergeleken. Voor die omrekening is een groei van 0,9% per jaar gehanteerd. Dat is volgens de memo gebaseerd op het strategische verkeersmodel Nieuw Regionaal Model 2011, dat verkeersprognoses met scenario's voor 2020 en 2030 kent. In tabel 5 van de memo is weergegeven wat de gevonden verschillen betekenen voor de geluidberekeningen in het geluidrapport. Bij het hanteren van de verkeerscijfers bij het PIP neemt volgens die tabel de geluidemissie vanwege de N279 in het basisjaar 2004 met 0,8 dB, en in het toekomstig jaar 2026 met 0,85 dB toe. In de situatie zonder maatregelen zou ten opzichte van het geluidrapport bij het tracébesluit 2011 bij één extra woning sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Door het toepassen van maatregelen zal de geluidbelasting op alle geluidgevoelige bestemmingen afnemen ten opzichte van het basisjaar, aldus de memo.

Buurtvereniging de Poeldonk heeft naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat de bij het vaststellen van het tracébesluit 2011 gebruikte verkeersprognoses en geluidberekeningen niet een voldoende representatief beeld geven van de te verwachten verkeersstromen en geluidbelasting. Er zijn weliswaar verschillen tussen de in het geluidrapport gehanteerde verkeersgegevens en de bij het PIP gehanteerde verkeersgegevens, maar gelet op het memo leiden deze verschillen niet tot zodanige afwijkingen in de rekenresultaten dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen uitgaan van de in het geluidrapport gehanteerde verkeersgegevens.

De beroepsgrond faalt.

Geluidhinder - maatregelen

2.9. Buurtvereniging de Poeldonk vreest geluidhinder. Zij voert aan dat ten gevolge van het tracébesluit 2011 tot het jaar 2026 bij minimaal 30 woningen overschrijdingen van de geldende geluidgrenswaarden zullen plaatsvinden.

2.9.1. De minister stelt dat ten behoeve van het tracébesluit 2011 de wijziging van de brug N279 in het akoestisch onderzoek is aangemerkt en onderzocht als reconstructie van een weg als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder. Voorts stelt de minister dat door het treffen van geluidmaatregelen, voorafgaand aan de openstelling van de N279, de geluidbelasting op de woningen zal afnemen.

2.9.2. Ingevolge artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt onder reconstructie van een weg verstaan: 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 toekomstige 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.

Ingevolge artikel 100, eerste lid, is, behoudens het tweede en derde lid, de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een te reconstrueren weg, van de gevel van woningen binnen de zone 48 dB.

Ingevolge artikel 110a, vijfde lid, voor zover hier van belang, kan toepassing worden gegeven aan de in het eerste lid van dit artikel toegekende bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege de weg, van de gevel van de betrokken woning tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

2.9.3. De woningen van de leden van buurtvereniging de Poeldonk zijn gelegen aan de Beusing, Beusingsdijk, Groene Weide, Hoodonk, Nijvelaar, Poeldonk, Poeldonksdijk en de Rijndonksestraat. Voor deze woningen zijn eerder in het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" geen hogere waarden vastgesteld.

In het geluidrapport zijn twee clusters, de cluster Poeldonk en de cluster Hoodonksdijk, betrokken. In die clusters is de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten in de zone van het te wijzigen deel van de N279 getoetst aan de op grond van artikel 100 van de Wet geluidhinder geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In bijlage 2 van het akoestisch rapport zijn de uitkomsten van de geluidberekeningen weergegeven voor de toekomstige situatie zonder maatregelen. Daaruit blijkt dat bij 14 woningen sprake is van een reconstructie als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder. Door het aanbrengen van een dunne deklaag type B over een lengte van 1.600 meter en het realiseren van een geluidscherm van 190 meter lang en 2 meter hoog, voorafgaand aan de openstelling van de N279, wordt de geluidbelasting zodanig beperkt dat bij de woningen aan de Beusing, Beusingsdijk, Groene Weide, Hoodonk, Nijvelaar, Poeldonk, Poeldonksdijk en de Rijndonksestraat aan de voor deze woningen geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB kan worden voldaan. Buurtvereniging de Poeldonk heeft niet aannemelijk gemaakt dat de uitkomsten van de geluidberekeningen onjuist zijn. In aanmerking genomen dat aan de geldende voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, ziet de Afdeling in hetgeen buurtvereniging de Poeldonk heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de Tracéwet, in samenhang gezien met de Wet geluidhinder, noopt tot het treffen van verdergaande geluidbeperkende maatregelen om de geluidbelasting op de woningen te beperken.

De beroepsgrond faalt.

Landschappelijke inpassing

2.10. Buurtvereniging de Poeldonk en vereniging het Groene Hart betogen dat de in het tracébesluit 2011 voorziene verhoging van de brug N279 van 15 meter naar 18 meter boven NAP een aantasting betekent voor de landschappelijke waarden. Vereniging het Groene Hart wijst erop dat de brug is gelegen nabij landschappelijk waardevolle gebieden als het Aa-dal en de Dungense dijk, alsmede de Bossche Broekzone. Volgens haar heeft de minister de landschappelijke en recreatieve belangen enerzijds en het belang bij het verhogen en verbreden van de brug en de massievere taluds anderzijds, niet deugdelijk afgewogen.

2.10.1. De minister stelt zich op het standpunt dat het ontwerp van de brug is toegesneden op het landschap ter plaatse en dat is aangesloten bij de inpassingsmaatregelen die deel uitmaken van het landschaps- en compensatieplan dat behoort bij het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen". Volgens de minister zijn de effecten vanwege de brug, zoals de zichtbelemmeringen, onderzocht vanuit het perspectief van de bewonerslocaties van buurtvereniging de Poeldonk. De afstand van de brug tot deze bewonerslocaties is vergelijkbaar met de afstand van de brug tot de Dungense dijk. De effecten zijn volgens de minister daarom eveneens vergelijkbaar. Binnen het ruimtebeslag van de aarden banen, zal de hellingshoek enigszins toenemen - en derhalve iets steiler verlopen - om aan te kunnen sluiten op de verhoogde brug, aldus de minister. Als gevolg van de verhoging zal ook het inpassingsscherm aan de noord-oostzijde van de N279 hoger komen te liggen. De invloed op het landschap neemt ten opzichte van het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" derhalve enigszins toe, maar de minister acht deze invloed aanvaardbaar.

2.10.2. Artikel 4 van het tracébesluit 2011 bepaalt dat ten behoeve van de landschappelijke inpassing van de brug, alsmede het voorkomen en beperken van nadelige effecten op de landschappelijke waarden de volgende maatregel wordt getroffen: de taluds worden, om aan te sluiten bij het open beekdallandschap, vrij van hoge beplanting uitgevoerd met kleinschalige landschapselementen, zoals groepsgewijs struikgewas.

2.10.3. De effecten van het tracébesluit 2011 dienen beoordeeld te worden voor zover deze een verslechtering zouden kunnen betekenen ten opzichte van de situatie als voorzien in het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen".

2.10.4. De toelichting bij het tracébesluit 2011 vermeldt dat er geen negatieve gevolgen zijn voor natuur en landschap ten opzichte van het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen". Door de verhoging van de brugconstructie neemt de landschappelijke invloed van het geheel weliswaar toe, maar deze wordt - gezien de beperkte omvang van de wijziging vergeleken met het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" - volgens de toelichting aanvaardbaar geacht. Vanwege de keuze om zo min mogelijk inbreuk te maken op de waarden van het dal van de Aa is de beschikbare ruimte ter plaatse beperkt. Daarom is er geen extra ruimte voor het treffen van aanvullende mitigerende maatregelen zoals het aanbrengen van flauw verlopende taluds. Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij het landschapsbeeld worden de taluds vrij van hoge beplanting gehouden, aldus de toelichting.

2.10.5. Gelet op het bovenstaande en in aanmerking genomen de beperkte omvang van de wijziging van de brug N279 ten opzichte van het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" ziet de Afdeling in hetgeen vereniging het Groene Hart heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de invloed op de landschappelijke en recreatieve waarden ten opzichte van het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" in belangrijke mate anders is dan waarvan de minister is uitgegaan. Gelet op het bepaalde in artikel 4 van het tracébesluit 2011 bestaat voorts geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat een goede landschappelijke inpassing van de verhoogde brug en de taluds is gewaarborgd.

De beroepsgrond faalt.

Ecologie

2.11. Vereniging het Groene Hart betoogt dat in het tracébesluit 2011 ten onrechte alleen de ecologische gevolgen ter plaatse van de brug zijn onderzocht.

2.11.1. De minister stelt dat de effecten van het tracébesluit 2011 zijn beoordeeld voor zover deze een verslechtering kunnen betekenen voor de situatie als voorzien bij het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen". In zoverre is beoordeeld of het gewijzigde ontwerp voldoet aan de uitgangspunten in het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen". Volgens de minister is uit de beoordeling gebleken dat de beperkte wijzigingen geen nadelige effecten hebben op de ecologie.

2.11.2. In aanmerking genomen de beperkte reikwijdte van het tracébesluit 2011 ziet de Afdeling

geen grond voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de bij dit besluit gehanteerde onderzoekswijze.

2.12. Vereniging het Groene Hart betoogt, onder verwijzing naar het rapport van Rademakers "Beoordeling ontwerp ecologische passage N279 ter hoogte van Den Dungen" van 8 april 2011, dat het tracébesluit 2011 een verhoging van de ecologische barrièrewerking tot gevolg heeft. Het tracébesluit 2011 voldoet volgens haar niet aan een adequate ecologische verbinding tussen Maasdal en de beekdalen van de Dommel en de Aa. Zij pleit daarom voor een open constructie van de aanrijtaluds.

2.12.1. De minister stelt dat als gevolg van de verbreding van de brug de breedte van de ecologische verbinding onder de brug ten opzichte van het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" wordt vergroot. Ten noorden en ten zuiden van de brug blijft de ecologische ruimte vergeleken met het tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" ongewijzigd, aldus de minister.

2.12.2. Volgens de toelichting bij het tracébesluit 2011 neemt de passeerbaarheid onder de brug N279 voor gidsoorten das en vleermuis toe. Er is derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit 2011 een verhoging van de ecologische barrièrewerking tot gevolg heeft. Vereniging het Groene Hart heeft niet aannemelijk gemaakt dat een andere uitvoering van de constructie van de aanrijtaluds dan in het tracébesluit 2011 is voorzien zodanige invloed heeft op de ecologische verbinding dat moet worden gezegd dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de in het tracébesluit 2011 vastgestelde constructie van de aanrijtaluds onverminderd toereikend is voor een adequate ecologische verbinding tussen Maasdal en de beekdalen van de Dommel en de Aa. De Afdeling tekent hierbij aan dat het rapport van Rademakers, waarop vereniging het Groene Hart zich beroept, geen doorslaggevende betekenis toekomt. Dat rapport heeft immers betrekking op de - hier inhoudelijk niet meer ter beoordeling staande - toereikendheid van de ecologische verbinding zoals vormgegeven in het in rechte vaststaande tracébesluit "Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen" en niet toegespitst op de in het tracébesluit 2011 voorziene wijzigingen.

Conclusie

2.13. De beroepen zijn ongegrond.

Proceskosten

2.14. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

verklaart de beroepen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. T.L.J. Drouen, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Drouen
lid van de enkelvoudige kamer ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 23 mei 2012

375-632.

