

ECLI:NL:RVS:2020:2053

Instantie	Raad van State
Datum uitspraak	26-08-2020
Datum publicatie	26-08-2020
Zaaknummer	201900349/1/R3
Rechtsgebieden	Bestuursrecht
Bijzondere kenmerken	Tussenuitspraak bestuurlijke lus
Inhoudsindicatie	

Bij besluit van 20 december 2018 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat het tracébesluit en het saneringsplan "A27 Houten-Hooipolder" vastgesteld. Het tracébesluit voorziet in een wijziging van de A27 tussen Houten en het knooppunt Hooipolder inclusief een gedeeltelijke reconstructie van het knooppunt Hooipolder. De lengte van het tracé bedraagt ongeveer 46 km en loopt van km 18,0 tot en met km 68,4. De wijziging van de A27 bestaat uit het in beide richtingen verbreden van de A27 door middel van deels extra rijstroken en deels spitsstroken. De reden voor deze verbreding is dat de A27 tussen de aansluiting Houten en het knooppunt Hooipolder op een aantal plaatsen het verkeersaanbod niet goed kan verwerken met als gevolg dat de reistijd op dit traject in de spits fors hoger is dan gewenst. Appellanten zijn bewoners en/of bedrijven in de omgeving van het tracé. Zij verzetten zich tegen de verbreding van de A27 vanwege de negatieve gevolgen voor hun woon- en leefklimaat en hun bedrijfsvoering.

Vindplaatsen	Rechtspraak.nl OGR-Updates.nl 2020-0200 Milieurecht Totaal 2020/7170 ABkort 2020/391 JOM 2020/487
--------------	---

Uitspraak

201900349/1/R3.

Datum uitspraak: 26 augustus 2020

AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak onderscheidenlijk tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) in het geding tussen:

1. appellant sub 1], wonend te [woonplaats]
2. [appellant sub 2], wonend te [woonplaats],
3. [appellant sub 3A] en [appellante sub 3B], wonend en gevestigd te [plaats] (hierna tezamen en in

enkelvoud: [appellant sub 3]),

4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],

5. [appellant sub 5], wonend te [woonplaats],

6. [appellant sub 6], wonend te [woonplaats],

7. [appellant sub 7], wonend te [woonplaats],

8. [appellante sub 8], gevestigd te [plaats],

9. [appellante sub 9], gevestigd te [plaats],

10. [appellante sub 10], gevestigd te [plaats],

11. Truckcentrum Meerkerk B.V., gevestigd te Meerkerk, gemeente Vijfheerenlanden,

12. [appellant sub 12], wonend te [woonplaats],

13. Pellikaan Onroerend Goed Beheer B.V., gevestigd te Gorinchem,

14. Ocean Outdoor Nederland B.V., gevestigd te Breda,

15. [appellante sub 15], gevestigd te [plaats],

16. [appellante sub 16], gevestigd te [plaats],

17. [appellant sub 17], handelend onder de naam [bedrijf A], wonend te [woonplaats],

18. [appellant sub 18], handelend onder de naam [bedrijf B], gevestigd te [plaats],

19. [appellant sub 19A] en [appellant sub 19B], wonend te [woonplaats] onderscheidenlijk [woonplaats],

20. [appellant sub 20A], [appellant sub 20B], [appellant sub 20C] en [appellant sub 20D], allen wonend te [woonplaats], en Platform Raamsdonk,

21. [appellant sub 21A], [appellant sub 21B], [appellant sub 21C] en [appellant sub 21D], allen wonend te [woonplaats],

22. Stichting Platform Waspik, gevestigd te Waspik, gemeente Waalwijk,

23. Business Art Service Benelux B.V., Veerse Toren B.V. en Kunst.nl B.V., gevestigd te Raamsdonksveer, gemeente Geertruidenberg (hierna: tezamen Business Art Service en anderen),

24. [appellante sub 24], gevestigd te [plaats],

25. [appellant sub 25A] en [appellant sub 25B], beiden wonend te [woonplaats] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 25]),

26. Stichting Thuisvester en Stichting de Riethorst Stromenland, gevestigd te Oosterhout onderscheidenlijk te Geertruidenberg,

27. [appellante sub 27], gevestigd te [plaats], mede handelend onder de naam [bedrijf C] (hierna: [appellante sub 27]),

28. [appellante sub 28], gevestigd te [plaats],

29. B.V. Wegrestaurant "Napoleon", gevestigd te Hank, gemeente Altena,

30. [appellant sub 30] en de Diaconie van de Protestantse Gemeente Geertruidenberg, wonend en gevestigd te Raamsdonksveer, gemeente Geertruidenberg (hierna: [appellant sub 30] en de Diaconie),

31. [appellant sub 31], wonend te [woonplaats],

32. [appellant sub 32], wonend te [woonplaats],

33. [appellant sub 33A] en [appellant sub 33B], wonend te [woonplaats] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 33A]),

34. [appellant sub 34], wonend te [woonplaats],

35. [appellante sub 35A] en [appellant sub 35B], gevestigd onderscheidenlijk wonend te [plaats] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 35]),

36. [appellante sub 36A], [appellante sub 36B] en [appellant sub 36C] en [appellant sub 36D], gevestigd onderscheidenlijk wonend te [plaats] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 36]),

37. [appellant sub 37], wonend te [woonplaats],
38. AC Finance C.V., gevestigd te Amsterdam,
39. [appellant sub 39], wonend te [woonplaats],
40. [appellant sub 40A] en [appellant sub 40B], beiden wonend te [woonplaats] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 40]),
41. [appellant sub 41], wonend te [woonplaats],
42. [appellant sub 42], wonend te [woonplaats],
43. [appellant sub 43], wonend te [woonplaats],
44. [appellant sub 44], wonend te [woonplaats],
45. [appellante sub 45], gevestigd te [plaats],

en

de minister van Infrastructuur en Waterstaat,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 20 december 2018 heeft de minister het tracébesluit en het saneringsplan "A27 Houten-Hoopolder" vastgesteld.

Tegen één of meer van deze besluiten hebben appellanten beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

Een aantal partijen heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 2, 3 en 4 maart 2020, waar een aantal appellanten is verschenen of zich heeft laten vertegenwoordigen. Ook de minister heeft zich laten vertegenwoordigen.

Overwegingen

Inleiding

1. Het tracébesluit voorziet in een wijziging van de A27 tussen Houten en het knooppunt Hoopolder inclusief een gedeeltelijke reconstructie van het knooppunt Hoopolder. De lengte van het tracé bedraagt ongeveer 46 km en loopt van km 18,0 tot en met km 68,4. De wijziging van de A27 bestaat

uit het in beide richtingen verbreden van de A27 door middel van deels extra rijstroken en deels spitsstroken. De reden voor deze verbreding is, zo staat in paragraaf 1.1 van de toelichting op het tracébesluit vermeld, dat de A27 tussen de aansluiting Houten en het knooppunt Hooipolder op een aantal plaatsen het verkeersaanbod niet goed kan verwerken met als gevolg dat de reistijd op dit traject in de spits fors hoger is dan gewenst. Door de verdere toename van het verkeer op de A27 in de komende jaren, veroorzaakt door de algemeen verwachte verkeersgroei en de ontwikkeling van stedelijke gebieden in de nabije omgeving van de A27, nemen de verkeersproblemen op de A27 naar verwachting verder toe, aldus de toelichting. Deze toenemende verkeersdruk heeft volgens de toelichting niet alleen negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van de regio, maar ook voor het onderliggend wegennet en de verkeersveiligheid. De huidige en toekomstige verkeersafwikkeling vormt de belangrijkste aanleiding voor dit tracébesluit, zo staat in de toelichting.

2. Het ontwerp voor het tracébesluit was al medio 2016 ter inzage gelegd. Het tracébesluit is pas enige tijd later vastgesteld, omdat na de terinzagelegging van het ontwerpbesluit is besloten dat de Hagesteinsebrug, Merwedeburg en Keizersveerbrug gelet op de technische levensduur van deze bruggen anders dan was voorzien in het ontwerp-tracébesluit volledig worden vervangen. De keuze om de bruggen volledig te vervangen, heeft geleid tot verschillende wijzigingen in het tracébesluit. De hiermee gepaard gaande wijzigingen in de onderzoeken die ten behoeve van het tracébesluit zijn verricht, hebben tot gevolg gehad dat de vaststelling van het tracébesluit is verschoven van 2017 naar eind 2018.

3. Gelijkzeitig met het tracébesluit is het saneringsplan "A27 Houten - Hooipolder" (hierna: het saneringsplan) vastgesteld. Over dit saneringsplan licht de Afdeling het volgende toe. Zoals in hoofdstuk 2 van het saneringsplan is vermeld, is in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer het systeem van de geluidproductieplafonds opgenomen voor de beheersing van de geluidhinder door rijkswegen en hoofdspoorwegen. Op verschillende plaatsen is echter, onder andere door de autonome groei van het verkeer in de afgelopen decennia, de geluidbelasting op woningen relatief hoog geworden, zo staat in hoofdstuk 2 van het saneringsplan. De geluidproductieplafonds zorgen er weliswaar voor dat deze geluidbelastingen niet verder verslechteren, maar zij leiden niet tot een reductie van de geluidbelasting op de bestaande woningen met hoge geluidbelastingen. Om die reden zijn in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer regels over geluidsanering opgenomen, waaronder de in artikel 11.56 van de Wet milieubeheer opgenomen verplichting tot het opstellen van een saneringsplan. Het saneringsplan "A27 Houten-Hooipolder" is gelijktijdig met het tracébesluit vastgesteld, omdat de minister uit een oogpunt van efficiency de uitvoering van de nog te verrichten sanering op grond van afdeling 11.3.6 van de Wet milieubeheer zoveel mogelijk wenst te combineren met de uitvoering van het tracébesluit, zo staat in het akoestisch onderzoek behorende bij het saneringsplan.

Het saneringsplan heeft uitsluitend betrekking op saneringsobjecten langs twee wegvakken in het gebied tussen het knooppunt Houten-Hooipolder en de aansluiting Houten, namelijk het wegvak van km 17,45 tot km 17,65 en het wegvak van km 43,47 tot km 55,18. De overige saneringsobjecten langs de A27 tussen het knooppunt Houten-Hooipolder en de aansluiting Houten zijn meegenomen in het tracébesluit, omdat deze saneringsobjecten zich bevinden nabij referentiepunten langs de A27 waar ten gevolge van de in het tracébesluit opgenomen wijzigingen aan de A27 de geluidproductieplafonds zijn gewijzigd. In dit geval is sprake van een zogenoemde gekoppelde sanering als bedoeld in artikel 11.42 van de Wet milieubeheer.

4. Appellanten zijn bewoners en/of bedrijven in de omgeving van het tracé. Zij verzetten zich tegen de voorziene verbreding van de A27 vanwege de negatieve gevolgen die dit tot volgens hen heeft voor hun woon- en leefklimaat en/of hun bedrijfsvoering. De beroepsgronden die zij in dit verband naar voren hebben gebracht, zijn uiteenlopend van aard. Zo wensen enkele appellanten dat geheel wordt afgezien van de verbreding, enkele omwonenden wensen dat de minister ter bescherming van hun woon- en leefklimaat aanvullende maatregelen treft, zoals de realisatie van meer geluidbeperkende

maatregelen, terwijl enkele bedrijven nabij het tracé zich gelet op hun bedrijfsbelangen richten tegen geluidbeperkende maatregelen, zoals geluidschermen die in het tracébesluit en/of saneringsbesluit zijn voorzien, vanwege de negatieve effecten hiervan op onder meer de zichtbaarheid van hun bedrijfslocatie.

5. De Afdeling zal hierna de beroepsgronden per appellant beoordelen, omdat de beroepschriften hoofdzakelijk betrekking hebben op de specifieke gevolgen van het tracé voor het eigen woon- en leefklimaat of de bedrijfsvoering van de desbetreffende appellant. Aan het einde van de bespreking van ieder beroepschrift volgt een conclusie. Een aantal beroepschriften bevat (deels) gelijklopende beroepsgronden. Een aantal daarvan zal daarom gezamenlijk worden besproken.

Bij het bespreken van de beroepen hanteert de Afdeling de volgorde zoals is vermeld op het voorblad.

Het beroep van [appellant sub 1]

6. [appellant sub 1] woont aan de [locatie 1] te [woonplaats], op een afstand van ongeveer 7 km van het tracé. Hij vreest voor een verslechtering van de luchtkwaliteit door het tracébesluit. Hij stelt daarvan gevolgen te ondervinden, omdat fijn stof zich verspreidt over een groot gebied en omdat hij als forens gebruik maakt van de A2. Hij brengt naar voren dat door het tracébesluit de filedruk bij Utrecht toeneemt, waardoor zijn reistijd langer wordt en hij meer last zal hebben van de luchtverontreiniging.

6.1. Uitsluitend belanghebbenden kunnen op grond van de artikelen 1:2, eerste lid, en 8:1 van de Awb beroep instellen tegen een tracébesluit. De wetgever heeft de eis van belanghebbendheid gesteld om te voorkomen dat een ieder, in welke hoedanigheid ook, of een persoon met slechts een ver verwijderd of indirect belang beroep zou kunnen instellen. Om als belanghebbende in de zin van de Awb te kunnen worden aangemerkt, dient een natuurlijk persoon een voldoende objectief en actueel, eigen, persoonlijk belang te hebben, dat hem in voldoende mate onderscheidt van anderen, en dat rechtstreeks wordt geraakt door het bestreden besluit.

6.2. De afstand van de woning van [appellant sub 1] tot het tracé is te groot om een rechtstreeks bij het tracébesluit betrokken belang aan te nemen. De door [appellant sub 1] gestelde omstandigheden dat fijn stof zich verspreid over een groot gebied, hij als forens gebruik maakt van de snelweg bij Utrecht en zijn reistijd langer wordt, zijn niet voldoende voor het aannemen van een objectief en persoonlijk belang dat rechtstreeks wordt geraakt.

Het beroep van [appellant sub 1] is daarom niet-ontvankelijk.

Het beroep van [appellant sub 2]

7. [appellant sub 2] woont aan de [locatie 2] te [woonplaats]. [appellant sub 2] heeft geen zienswijze naar voren gebracht over het ontwerp-tracébesluit.

7.1. In de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Awb gelezen in samenhang met artikel 11 van de Tracéwet, is bepaald dat een ontwerp-tracébesluit ter inzage wordt gelegd voor de duur van zes weken en dat gedurende deze termijn zienswijzen naar voren kunnen worden gebracht.

In artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb alsmede met artikel 6:13 van de Awb, is bepaald dat geen beroep kan worden ingesteld tegen het tracébesluit door een belanghebbende die over het ontwerp-tracébesluit niet tijdig een zienswijze naar voren heeft gebracht, tenzij hem redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten.

7.2. Niet is gebleken van omstandigheden op grond waarvan [appellant sub 2] redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij geen zienswijze heeft ingediend.

Het beroep van [appellant sub 2] is daarom niet-ontvankelijk.

Het beroep van [appellant sub 3]

8. [appellant sub 3] heeft een akkerbouwbedrijf aan de [locatie 3] te [plaats]. [appellant sub 3] heeft geen zienswijze naar voren gebracht over het ontwerptractébesluit.

8.1. Zoals hiervoor onder 7.1 is overwogen kan geen beroep worden ingesteld tegen het tractébesluit door een belanghebbende die over het ontwerptractébesluit niet tijdig een zienswijze naar voren heeft gebracht, tenzij hem redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten.

9. [appellant sub 3] kan zich niet verenigen met het tractébesluit voor zover daarbij is voorzien in boscompensatie op zijn percelen. Hij stelt dat daarvoor in het ontwerptractébesluit de exacte locatie niet was aangewezen. Daarom kan hem redelijkerwijs niet worden verweten dat hij geen zienswijze heeft ingediend.

9.1. De Afdeling stelt vast dat zowel op detailkaart 14 bij het ontwerptractébesluit als op detailkaart 14 bij het tractébesluit op de percelen van [appellant sub 3] op dezelfde locatie is voorzien in een strook met de aanduiding "Inpassingsdoeleinden natuur" met daarbij een nummer voor "Bomencompensatie ten behoeve van vleermuizen/vogels". Het tractébesluit is in zoverre, anders dan [appellant sub 3] meent, niet gewijzigd ten opzichte van het ontwerptractébesluit.

Niet is gebleken van omstandigheden op grond waarvan [appellant sub 3] redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij geen zienswijze heeft ingediend.

9.2. Het beroep van [appellant sub 3] is daarom niet-ontvankelijk.

Het beroep van [appellant sub 4]

10. [appellant sub 4] stelt dat zij op zichzelf geen bezwaar heeft tegen de in het tractébesluit voorziene verbreding van de A27. Wel heeft zij bezwaar tegen een aansluiting die volgens haar wordt voorzien tussen de A27 en een rondweg op, over en langs haar perceel in Lexmond. Zij vreest dat zij hiervan schade ondervindt.

10.1. De Afdeling stelt vast dat, zoals ook in de beantwoording van de zienswijze van [appellant sub 4] en het verweerschrift is vermeld, het tractébesluit niet voorziet in aanpassingen aan de toe- en afrit bij Lexmond. De vrees van [appellant sub 4] heeft betrekking op de realisatie van een rondweg nabij haar woonperceel. Het tractébesluit voorziet echter niet in de realisatie van deze rondweg. De vrees van [appellant sub 4] dat zij van een voorziene rondweg schade ondervindt, is dan ook niet te relateren aan de wegaanpassingen waarin het tractébesluit voorziet.

11. [appellant sub 4] wijst voorts op illegale slootdempingen en de aanleg van fiets- en voetpaden en andere wegen in het buitengebied van de voormalige gemeente Zederik. De Afdeling stelt vast dat ook dit geen activiteiten zijn die onderdeel zijn van het in deze procedure voorliggende tractébesluit.

12. Voor zover [appellant sub 4] voor het overige heeft gesteld dat zij haar zienswijze die zij over het ontwerptractébesluit naar voren heeft gebracht, wenst te handhaven, overweegt de Afdeling dat in de Nota van Antwoord is gereageerd op deze zienswijze. In wat [appellant sub 4] in haar beroepschrift en ter zitting naar voren heeft gebracht, ziet de Afdeling geen redenen waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze onjuist zou zijn.

13. Gelet op het vorenstaande concludeert de Afdeling dat wat [appellant sub 4] heeft aangevoerd niet kan leiden tot vernietiging van het door de minister vastgestelde tracébesluit. Het beroep is daarom ongegrond.

14. Voor een proceskostenveroordeling bestaat gelet op het ongegronde beroep geen aanleiding.

Het beroep van [appellant sub 5]

15. [appellant sub 5] woont aan de [locatie 4] te [woonplaats]. De minister stelt dat het belang van [appellant sub 5] niet rechtstreeks door het tracébesluit wordt geraakt, omdat hij op te grote afstand van het tracé woont.

15.1. Zoals hiervoor onder 6.1 is overwogen kunnen uitsluitend belanghebbenden beroep instellen tegen een tracébesluit.

15.2. De woning van [appellant sub 5] staat op een afstand van ongeveer 800 m van de Hagesteinsebrug over de Lek, die deel uitmaakt van het tracé. De Afdeling stelt vast dat het gebied tussen de woning van [appellant sub 5] en de brug een open karakter heeft en dat de brug een hoge ligging heeft ten opzichte van het maaiveld, zodat [appellant sub 5] daarop zicht heeft. Gelet hierop in combinatie met de afstand van de woning tot het tracé acht de Afdeling niet uitgesloten dat ter plaatse van de woning van [appellant sub 5] gevolgen van enige betekenis van het tracébesluit kunnen worden ondervonden. Daarom is de Afdeling van oordeel dat [appellant sub 5] belanghebbende is bij het tracébesluit als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Awb, zodat hij daartegen beroep kan instellen.

16. [appellant sub 5] vreest voor een toename van geluidhinder van de Hagesteinse brug. Hij stelt in de bestaande situatie geluidhinder te ondervinden van het verkeer over de brug. Hij wijst erop dat de brug een hoge ligging heeft en dat de zuidwestenwind de overheersende windrichting is, waardoor het geluid door de wind wordt meegenomen richting zijn woning. Hij betwijfelt daarom of de berekende geluidbelasting overeenkomt met de geluidbelasting die daadwerkelijk door het tracé zal worden veroorzaakt. Hij stelt dat de minister had moeten voorzien in een geluidscherm langs de brug, althans dat de brug zo wordt ontworpen dat later nog een geluidscherm kan worden geplaatst. Daarbij brengt hij naar voren dat hij verwacht dat de verkeersintensiteit in de toekomst zal toenemen. De beoogde maatregelen, bestaande uit een betonnen brug, stille voegovergangen en een stiller asfalttype zijn volgens hem niet genoeg om de geluidhinder te beperken.

16.1. Bij de voorbereiding van het tracébesluit is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn neergelegd in verschillende rapporten, die als bijlagen bij het tracébesluit zijn gevoegd, waaronder het Hoofdrapport, het deelrapport Algemeen en het deelrapport Specifiek.

Het in het tracébesluit aan de orde zijnde tracé is aangegeven op de geluidplafondkaart als bedoeld in artikel 11.17 van de Wet milieubeheer, zodat titel 11.3 van de Wet milieubeheer van toepassing is op het akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 11.33, eerste lid, van de Wet milieubeheer.

16.2. Op grond van artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer moet bij wijziging van het geluidproductieplafond worden beoordeeld of de geluidbelasting vanwege het tracé bij nabijgelegen geluidgevoelige objecten niet hoger is dan de geluidbelasting die de betrokken geluidgevoelige objecten vanwege de weg ondervinden bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds, in de rapporten aangeduid als de toetswaarde. Indien deze toetswaarde wordt overschreden dient op basis van artikel 11.30, vierde lid, van de Wet milieubeheer de mogelijkheid tot het treffen van geluidbeperkende

maatregelen te worden onderzocht. Die maatregelen moeten voldoen aan de criteria die in artikel 11.29 zijn gesteld.

De beoordeling of de toetswaarde bij nabij de A27 gelegen geluidgevoelige objecten wordt overschreden, is verricht in het deelrapport Specifiek. Daaruit volgt dat aan het tracé geluidbeperkende maatregelen zullen worden getroffen. Deze geluidbeperkende maatregelen bestaan uit bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen. Deze maatregelen zijn in artikel 7 van het tracébesluit opgenomen.

16.3. Ten noorden en ten zuiden van de brug zal tweelaags ZOAB worden toegepast evenals geluidschermen. Verder zal de Hagesteinse brug, die nu is voorzien van DAB (dicht asfaltbeton) en fijn gebezemd beton, worden vervangen en daarop zal ZOAB worden toegepast. Niet wordt voorzien in een geluidscherm op de brug.

16.4. Artikel 11.33, zevende lid, van de Wet milieubeheer luidt:

"Onze Minister stelt nadere regels omtrent:

- a. de wijze waarop het akoestisch onderzoek en de berekeningen worden uitgevoerd;
- b. de situaties waarop het akoestisch onderzoek en de berekeningen betrekking hebben;
- c. de gevallen waarin redelijkerwijs kan worden aangenomen dat geen behoefte bestaat aan een onderzoek naar de effecten van samenloop."

De bedoelde regeling is het Reken- en meetvoorschrift 2012 (RMG 2012).

Gelet op artikel 11.33 van de Wet milieubeheer in samenhang bezien met het RMG 2012 kan slechts worden geconcludeerd dat de geluidbelasting onjuist is bepaald, wanneer deze niet overeenkomstig de in het RMG 2012 gestelde regels is vastgesteld.

16.5. In hoofdstuk 2 van het deelrapport Algemeen staat dat het onderzoek naar de geluidbelasting bij woningen is uitgevoerd op basis van het RMG 2012. Daarin staat ook dat het onderzoek naar de geluidbelasting bij woningen is uitgevoerd met een softwarepakket dat voldoet aan de regels van Standaardrekenmethode 2 van bijlage III van het RMG 2012. In deze rekenmethode zijn regels opgenomen voor het betrekken van de hoogteligging van wegen en de weersinvloeden, waaronder overheersende windrichtingen.

Voor het overige heeft [appellant sub 5] geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de gehanteerde methodiek en uitkomsten van de berekeningen in de verschillende rapporten. De Afdeling ziet in hetgeen hij heeft aangevoerd dan ook geen aanleiding om aan de juistheid van de uitkomsten van dat rapport te twijfelen. Het betoog daarover faalt.

16.6. Uit bijlage A bij het deelrapport Specifiek volgt dat de geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 5] in de huidige situatie bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende productieplafonds 57 dB is. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zal de geluidbelasting vanwege de A27 ter plaatse van de woning van [appellant sub 5] 54 dB zijn.

De Afdeling stelt vast dat het tracébesluit daarmee voldoet aan artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer. De Afdeling ziet dan ook niet in dat de minister op grond van de Wet milieubeheer gehouden was om nadere geluidbeperkende maatregelen te treffen, zodat het betoog in zoverre ook faalt.

16.7. Het beroep van [appellant sub 5] is ongegrond.

16.8. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

De beroepen van [appellant sub 6] en [appellant sub 7]

17. [appellant sub 6] woont aan de [locatie 5] te [woonplaats]. [appellant sub 7] woont aan de [locatie 6] te [woonplaats].

Procedureel

18. [appellant sub 6] en [appellant sub 7] stellen dat het tracébesluit in strijd is met de Crisis- en herstelwet (hierna: Chw), omdat de daarin gestelde nevendoelen van het project, bestaande uit onder meer verbetering van de luchtkwaliteit en van de geluidssituatie, niet zullen worden gehaald. Volgens hen is daarom ten onrechte de in de Chw voorgeschreven procedure gevolgd.

18.1. Gelet op artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Chw is afdeling 2 van deze wet 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. In het tweede lid is bepaald dat afdeling 3 van hoofdstuk 1 van toepassing is op de in bijlage II bij deze wet bedoelde ruimtelijke en infrastructurele projecten. In afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Chw zijn procedurele bepalingen opgenomen. In afdeling 3 zijn bepalingen opgenomen over het milieueffectrapport.

In onderdeel 5.1 van bijlage I staat als categorie vermeld de aanleg of wijziging van hoofdwegen als bedoeld in artikel 8 van de Tracéwet. De A27 tussen Houten en Hooipolder is opgenomen in bijlage II, onderdeel E, nummer 19, van de Chw.

Dat betekent dat de bepalingen die zijn opgenomen in afdeling 2 en afdeling 3 van hoofdstuk I van de Chw van toepassing zijn op het in deze uitspraak aan de orde zijnde tracébesluit. De vraag of de bij het project genoemde doelen, die in bijlage II, onderdeel E, nr. 19, bij het project staan vermeld, zullen worden behaald, is niet van betekenis bij de vraag of die bepalingen van toepassing zijn.

De betogen falen.

De beroepsgronden over de aspecten geluid en luchtkwaliteit zullen hierna worden besproken onder 20 en 21.

19. [appellant sub 6] en [appellant sub 7] betogen dat het tracébesluit aanzienlijk is uitgebreid ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit. Zij wijzen er verder op dat de aan het ontwerp-tracébesluit ten grondslag gelegde documenten zijn aangepast door overbruggingsdocumenten. Volgens hen heeft het naar voren brengen van zienswijzen geen zin gehad. Het overleg tussen de bewoners van de Schimmelpennincklaan en Rijkswaterstaat is afgebroken. Het tracébesluit is daarom in strijd met wet- en regelgeving en algemene beginselen van behoorlijk bestuur genomen.

19.1. In paragraaf 1.6 van de toelichting bij het tracébesluit is uiteengezet hoe bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties bij de besluitvorming zijn betrokken. Daarin staat dat in de verkenningsfase is gestart met actieve participatie door intensieve samenwerking met de Bestuurlijke adviesgroep en de Maatschappelijke adviesgroep. Ook was er een ambtelijk overlegorgaan waarin de leden van de Bestuurlijke adviesgroep ambtelijk vertegenwoordigd waren. Daarnaast zijn algemene informatieavonden georganiseerd. Verder heeft tijdens de uitwerkingsfase van het voorkeursalternatief afstemming met de adviesgroepen en het ambtelijk overleg plaatsgevonden en zijn bijeenkomsten georganiseerd in de vorm van

publieksbijeenkomsten, werksessies en gebiedstafels, waar de omgeving wensen kenbaar heeft kunnen maken. Daarnaast zijn nieuwsbrieven uitgebracht, evenals een (digitale) informatiekraant en is informatie gedeeld via de projectwebsite. In de uitwerkingsfase van het tracébesluit heeft ook afstemming plaatsgehad met de adviesgroepen en het ambtelijk overleg, en zijn nieuwsbrieven en een (digitale) informatiekraant uitgebracht en is informatie gedeeld via de projectwebsite. Daarnaast zijn informele inloopavonden georganiseerd.

De Afdeling stelt vast dat daarmee de mogelijkheid van inspraak is geboden. Bovendien heeft het ontwerp van het tracébesluit ter inzage gelegen en kon een ieder daarover zienswijzen naar voren brengen. De gevolgde procedure voldoet in zoverre dan ook aan de in de Tracéwet en de Awb daarover opgenomen bepalingen.

19.2. Zoals de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 10 juni 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1837, onder 23.3, mag de minister bij de vaststelling van het tracébesluit wijzigingen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Slechts indien de afwijkingen van het ontwerp naar aard en omvang zodanig groot zijn dat een wezenlijk ander tracé zou worden vastgesteld, dient de wettelijke procedure opnieuw te worden doorlopen.

In de Nota van Wijziging en MER-validatie is ingegaan op de wijzigingen die ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit in het tracébesluit zijn doorgevoerd. In verhouding tot hetgeen het tracébesluit in zijn geheel mogelijk maakt, zijn de wijzigingen naar aard en omvang van beperkte betekenis. De afwijking van het ontwerp is dan ook niet zodanig groot dat een wezenlijk ander tracé is vastgesteld. Verder staan de Tracéwet noch de Awb dan wel enige andere rechtsregel of -beginsel er aan in de weg dat de minister, door het aanpassen van documenten waar in het ontwerp-tracébesluit naar wordt verwezen, een aanvullende motivering aan een tracébesluit ten grondslag legt.

19.3. De betogen falen.

Geluid

20. [appellant sub 6] en [appellant sub 7] betogen dat de geluidhinder zal toenemen. Zij voeren aan dat de verkeersintensiteit is toegenomen en nog verder zal toenemen en dat geen maatregelen worden genomen om de geluidhinder te beperken, omdat daar geen financiële ruimte voor is. Het door de overheid gehanteerde model is volgens [appellant sub 6] en [appellant sub 7] niet deugdelijk. Zij stellen dat onjuiste uitgangspunten zijn gebruikt. Zij voeren aan dat in het model wordt uitgegaan van een afnemende verkeersintensiteit en ineens van projectjaar 2040 in plaats van projectjaar 2030. Zij betwijfelen of bij een toename van de verkeersintensiteit de geluidbelasting wel kan uitkomen op 54,9 dB, terwijl dat 58,8 dB was.

20.1. Zoals hiervoor onder 16.1 is overwogen zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek neergelegd in verschillende rapporten, waaronder het deelrapport Specifiek.

In hoofdstuk 2 van het deelrapport Specifiek zijn de voor het onderzoek gebruikte gegevens en uitgangspunten weergegeven. Daarin staat dat de gegevens over verkeersintensiteiten die in het model zijn toegepast, zijn gebaseerd op gegevens uit het deelrapport Verkeer.

20.2. In het deelrapport Verkeer, dat een bijlage bij de toelichting van het tracébesluit is, zijn de uitgangspunten voor de verkeersberekeningen die zijn uitgevoerd met het verkeersmodel "Nederlands Regionaal Model (NRM) Landsdeel West met beleidsuitgangspunten 2017" (hierna: NRM 2017) verder toegelicht. In de Nota van Wijziging en MER-validatie, die ook een bijlage bij het tracébesluit is, is ingegaan op de wijzigingen die ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit zijn doorgevoerd. Daarin staat dat in het ontwerp-tracébesluit is uitgegaan van het model "NRM 2014 herkalibratie". In de genoemde nota staat verder dat in het NRM 2017 de meest recente inzichten in infrastructuur en ontwikkeling in bevolking en werkgelegenheid zijn meegenomen, evenals een

aantal modelvernieuwingen. Ten opzichte van het ontwerptractébesluit houdt dat een lichte daling van verkeer in op zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet. Dat komt omdat het NRM 2017 uitgaat van een minder sterk economisch groeiscenario dan het NRM 2014 herkalibratie en daarmee van lagere groei van verkeer, zo is in de nota toegelicht.

Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in onder meer de uitspraak van 3 december 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BG5896, onder 2.8.5, geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie weer van de te verwachten werkelijkheid. De validiteit van een model, zoals het NRM 2017, wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. [appellant sub 6] en [appellant sub 7] hebben dat echter niet met concrete gegevens aannemelijk gemaakt.

De betogen van [appellant sub 6] en [appellant sub 7] geven daarom in zoverre geen aanleiding voor de conclusie dat bij het bepalen van de verkeersintensiteiten van onjuiste uitgangspunten is uitgegaan.

20.3. In hoofdstuk 2 van het deelrapport Specifiek staat dat de geluidberekeningen voor de te wijzigen hoofdweg zijn uitgevoerd voor 2040 als referentiejaar. In het deelrapport Specifiek dat als bijlage bij het ontwerptractébesluit was gevoegd, is uitgegaan van het jaar 2033. In de Nota van wijziging en MER-validatie is toegelicht dat 2040 volgens de huidige inzichten gebruikt wordt als referentiejaar, 10 jaar na de realisatie van het project. Waar in het ontwerptractébesluit er nog van werd uitgegaan dat de werkzaamheden van het project in 2023 klaar zouden zijn, wordt er bij het nemen van het tractébesluit ervan uitgegaan dat dat het geval zal zijn in 2030. Er is daarom in zoverre geen aanleiding voor de conclusie dat van onjuiste uitgangspunten is uitgegaan.

20.4. [appellant sub 6] en [appellant sub 7] hebben verder geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de gehanteerde methodiek en uitkomsten van de berekeningen in het akoestisch onderzoek. De Afdeling ziet in hetgeen zij hebben aangevoerd dan ook geen aanleiding om aan de juistheid van de uitkomsten van dat onderzoek te twijfelen. Daarbij betreft de Afdeling dat, zoals hiervoor onder 16.5 is overwogen, de geluidbelasting is bepaald overeenkomstig het RMG 2012. Zoals hiervoor onder 16.4 is overwogen, kan gelet op artikel 11.33 van de Wet milieubeheer in samenhang bezien met het RMG 2012, slechts worden geconcludeerd dat de geluidbelasting onjuist is bepaald, wanneer deze niet overeenkomstig de in het RMG 2012 gestelde regels is vastgesteld.

20.5. Indien de geluidbelasting vanwege het tracé hoger is dan de geluidbelasting die geluidgevoelige objecten vanwege de A27 zouden ondervinden bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tractébesluit geldende geluidproductieplafonds, dient, zoals hiervoor onder 16.2 is overwogen, de minister gelet op het bepaalde in artikel 11.30, tweede en vierde lid, van de Wet milieubeheer te onderzoeken of geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om deze overschrijding ongedaan te maken. Deze geluidbeperkende maatregelen bestaan uit bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen en zijn in artikel 7 van het tractébesluit opgenomen.

20.6. Uit bijlage A bij het deelrapport Specifiek volgt dat in de huidige situatie bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tractébesluit geldende productieplafonds de geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 6] aan de [locatie 5] 60 dB is en ter plaatse van de woning van [appellant sub 7] aan de [locatie 6] 57 dB is. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen, bestaande uit tweelaags ZOAB en een absorberend geluidscherm, zal de geluidbelasting vanwege de A27 57 dB onderscheidenlijk 54 dB zijn. De Afdeling stelt vast dat het tractébesluit daarmee voldoet aan artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer.

De financiering van het tracé is geen onderdeel van het tractébesluit. De betogen dat er geen financiële ruimte is om de geluidbeperkende maatregelen te treffen falen reeds daarom.

20.7. De conclusie is dat de betogen over geluid falen.

Luchtkwaliteit

21. [appellant sub 6] en [appellant sub 7] betogen dat de luchtkwaliteit zal verslechteren. Zij voeren aan dat de verkeersintensiteit is toegenomen en nog verder zal toenemen en dat geen maatregelen worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren, omdat daar geen financiële ruimte voor is. De door de overheid gehanteerde modellen zijn volgens [appellant sub 6] en [appellant sub 7] niet deugdelijk. Zij stellen dat onjuiste uitgangspunten zijn gebruikt. Zij voeren daartoe aan dat in de "Oplegnotitie Aspect luchtkwaliteit" van 11 december 2018 ineens sprake is van een afnemende verkeersintensiteit en dat niet duidelijk is of van projectjaar 2030 of van projectjaar 2040 is uitgegaan in de Nota van Wijziging en MER-validatie. Verder wordt de bijdrage van het wegverkeer op de snelweg ten onrechte niet in het model betrokken, nu voor deze bijdrage een correctie wordt berekend. Zij betwijfelen daarom dat de grenswaarden niet zullen worden overschreden. Zij brengen daarbij ook naar voren dat uit een rapport uit 2008 volgt dat in de wijk waar zij wonen de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) worden overschreden op de lokale wegen. Volgens hen is geen rekening gehouden met de feitelijke situatie en daadwerkelijke uitstoot. Verder voeren zij aan dat het RIVM aangeeft dat de monitoringsrapportage uit 2015 onzekerheden in de berekeningen bevat. Zij wijzen er ten slotte op dat de uitstoot van fijn stof te zien is op de huizen en in de straat en dat de uitlaatgassen van het verkeer op de A27 in de omgeving van hun woningen blijven hangen vanwege de hoogbouw in de wijk, de verhoogde ligging van de A27 en de waterkering.

- 21.1. De minister heeft bij de vaststelling van het tracébesluit toepassing gegeven aan artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer, omdat het project "A27 Houten - Hooipolder" is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Uit het derde lid van die bepaling volgt dat in het geval de effecten van het project zijn verdisconteerd in het NSL, in zoverre geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden voor een in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarde. Voor NO₂ en PM₁₀ zijn in die bijlage grenswaarden opgenomen. De Afdeling stelt vast dat het project is opgenomen in het NSL, omdat het project staat vermeld in de 10e NSL Melding Infrastructuur en Waterstaat versie 2018. Omdat het project is opgenomen in het NSL wordt geborgd dat het project voldoet aan de voor luchtkwaliteit geldende wet- en regelgeving. In het NSL is vastgelegd welke maatregelen moeten worden getroffen voor de luchtkwaliteit.

Het voorgaande betekent dat de beroepsgronden, voor zover zij strekken tot het betoog dat in het kader van het project de beoordeling van de luchtkwaliteit aan de grenswaarden in bijlage 2 van de Wet milieubeheer niet juist heeft plaatsgevonden, gelet op artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer, niet tot vernietiging van het bestreden besluit leiden.

- 21.2. Tegen de besluiten van het NSL die op grond van artikel 5.12 van de Wet milieubeheer met betrekking tot onder meer het onderhavige tracé zijn vastgesteld, kan op grond van artikel 8:5, eerste lid, van de Awb geen beroep worden ingesteld. Voor zover de beroepsgronden van [appellant sub 6] en [appellant sub 7] zo moeten worden begrepen dat zij zijn gericht tegen de toepassing van het NSL als zodanig, is het volgende van belang.

Een algemeen verbindend voorschrift dat geen wet in formele zin is, kan door de rechter in een zaak over een besluit dat op zo'n voorschrift berust, worden getoetst op rechtmatigheid. In het bijzonder gaat het daarbij om de vraag of het voorschrift niet in strijd is met hogere regelgeving. De rechter komt tevens de bevoegdheid toe te bezien of het betreffende algemeen verbindend voorschrift een voldoende deugdelijke grondslag biedt voor het in geding zijnde besluit. Bij die indirecte toetsing van het algemeen verbindend voorschrift vormen de algemene rechtsbeginselen en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur een belangrijk richtsnoer, waarbij de toetsing wordt verricht op de wijze als door de Afdeling is uiteengezet in haar uitspraak van 12 februari 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:452). Zoals in die uitspraak is overwogen, kan de enkele strijd met

formele beginselen als het beginsel van zorgvuldige besluitvorming (artikel 3:2 van de Awb) en het motiveringsbeginsel niet leiden tot het onverbindend achten van een algemeen verbindend voorschrift. Als de bestuursrechter als gevolg van een gebrekkige motivering of onzorgvuldige voorbereiding van het voorschrift niet kan beoordelen of er strijd is met hogere regelgeving, de algemene rechtsbeginselen of het evenredigheidsbeginsel, kan hij het voorschrift wel buiten toepassing laten en een daarop berustend besluit vernietigen.

21.3. De Afdeling begrijpt de beroepsgronden van [appellant sub 6] en [appellant sub 7] in het licht van het voorgaande zo, dat moet worden beoordeeld of het NSL, nadat het tracé daarin is opgenomen, is gericht op het bereiken van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ en in zoverre voldoet aan artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer of dat het NSL wegens strijd met die bepaling buiten toepassing moet blijven. Het gevolg van dit laatste zou zijn dat de minister het tracébesluit niet op grond van artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer heeft mogen vaststellen en dat het tracébesluit daarom moet worden vernietigd.

21.4. De Wet milieubeheer voorziet in een systeem om ervoor te zorgen dat het NSL gericht blijft op het bereiken van de grenswaarden. Dit gebeurt door middel van 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. De NSL-monitoringstool maakt inzichtelijk hoe hoog de in het kader van het NSL berekende concentraties NO₂ en PM₁₀ zullen zijn op rekenpunten die onder meer nabij de Rijkswegen zijn gesitueerd. In artikel 77 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is bepaald dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit in het NSL dienen te worden beoordeeld aan de hand van de rekenmethoden als bedoeld in artikel 71 van die Regeling.

Voor de monitoring van het NSL wordt gebruik gemaakt van emissiefactoren die waar mogelijk zijn gebaseerd op emissies zoals die in de praktijk zijn gemeten. Deze emissiefactoren worden jaarlijks geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten, waaronder metingen.

21.5. Uit de monitoring van het NSL volgt dat de concentraties NO₂ en PM₁₀ in de huidige situatie lager zijn dan de grenswaarden. Uit de verwachte ontwikkeling in en rond het tracégebied zowel voor 2020 als voor 2030 op de wettelijke beoordelingspunten blijkt ook niet dat een overschrijding van de grenswaarden zal optreden. De berekeningen die in het kader van het NSL zijn gemaakt, hebben [appellant sub 6] en [appellant sub 7] als zodanig niet met concrete gegevens bestreden. De door hun gestelde omstandigheid dat uit een rapport uit 2008 volgt dat sprake was van overschrijding van grenswaarden in hun wijk, en dat, zoals zij stellen, de monitoringsrapportage uit 2015 gebreken bevat, wat daar verder ook van zij, betekent niet dat de resultaten van de nu uitgevoerde berekeningen voor het bepalen van de luchtkwaliteit op basis van de daarvoor wettelijk voorgeschreven rekenmethoden zodanig te kort schieten dat het NSL buiten toepassing had moeten blijven.

21.6. Over het betoog dat de verkeersintensiteit afneemt, dat niet duidelijk is van welk projectjaar is uitgegaan en dat de bijdrage van het wegverkeer op de snelweg niet is betrokken overweegt de Afdeling het volgende.

In het deelrapport Lucht en in de Oplegnotitie Aspect luchtkwaliteit, die bijlagen bij de toelichting van het tracébesluit zijn, is ingegaan op de effecten van de aanpassing van het tracé op de luchtkwaliteit. In de Oplegnotitie Aspect luchtkwaliteit is ingegaan op de wijzigingen die ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit zijn doorgevoerd evenals op gewijzigde gegevens over de verkeersintensiteiten en gewijzigde achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Volgens de oplegnotitie komen de kenmerken van het tracébesluit overeen met de kenmerken zoals die zijn opgenomen in de 10e NSL Melding Infrastructuur en Waterstaat versie 2018. Daarnaast is toegelicht dat het effect van het project op de luchtkwaliteit zeer beperkt is, waarbij is ingegaan op gewijzigde verkeerscijfers en op wijzigingen in de achtergrondconcentraties en emissiefactoren in de NSL-rekentool. In het ontwerp-tracébesluit is, zoals hiervoor onder 20.2 is overwogen, voor

het bepalen van de verkeersintensiteiten uitgegaan van het model NRM 2014 herkalibratie. In het tracébesluit is uitgegaan van het NRM 2017, waarin de verkeersintensiteit lager is. Voorts volgt uit zowel het deelrapport Lucht als uit de Oplegnotitie Aspect luchtkwaliteit dat is uitgegaan van het jaar 2030 als jaar waarin het project is gerealiseerd. Dat volgt ook uit de Nota van Wijziging en MER-validatie waarin is ingegaan op de wijzigingen die ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit zijn doorgevoerd. Daarnaast vindt, zoals de minister in het verweerschrift heeft toegelicht, in de berekeningen van de bijdrage van het wegverkeer een correctie plaats, omdat die bijdrage ook al in de achtergrondconcentratie is betrokken.

- 21.7. De conclusie is dat het NSL niet buiten toepassing hoeft te blijven wegens strijd met artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Dit betekent dat de minister het tracébesluit mocht vaststellen met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer.
- 21.8. De financiering van het tracé is, zoals hiervoor onder 20.6 ook is overwogen, geen onderdeel van het tracébesluit. De betogen dat er geen financiële ruimte is om maatregelen te treffen falen reeds daarom.
- 21.9. De conclusie is dat de betogen over luchtkwaliteit falen.

Veiligheid en vervuiling oppervlaktewater

- Gevaar van doorschietende vrachtwagens

22. [appellant sub 6] en [appellant sub 7] vrezen voor hun veiligheid, omdat de aarden wal met daarop een geluidscherm tussen het tracé en hun woningen wordt vervangen door alleen een geluidscherm. Zij stellen dat door de weefvakken op het tracé er een verhoogd risico is op doorschietende vrachtauto's. Zij wijzen erop dat de rijksweg ongeveer 8 m hoger ligt dan de percelen waarop hun woningen staan.

- 22.1. De minister heeft toegelicht dat zich geen onaanvaardbare gevolgen voor de veiligheid zullen voordoen, omdat de afstand tussen de woningen van [appellant sub 6] en [appellant sub 7] tot de weg 50 m onderscheidenlijk 40 m is. De minister brengt naar voren dat in de Richtlijn ontwerp Autosnelwegen, Veilige inrichting van Bermen (hierna: ROA VIB) staat dat een obstakelvrije zone van 20 m bij een ontwerpsnelheid van 120 km/u moet worden aangehouden bij risico's voor derden. Bij die afstand is in beginsel geen afschermende voorziening nodig. Omdat er in dit geval tussen de rijbaan en het geluidscherm een geleiderail zal worden geplaatst van klasse H2, achter het geluidscherm, dat 6 m hoog is, een ruimte van 1,5 m zal worden vrijgehouden als vlucht- en onderhoudsruimte en daarachter bomen worden geplaatst, is de afstand van de woningen tot het tracé groot genoeg, aldus de minister.
- 22.2. In de ROA VIB, waar de minister bij heeft aangesloten, staat, zoals de minister stelt, dat een obstakelvrije afstand van 20 m moet worden aangehouden bij een ontwerpsnelheid van 120 km/u. Bij neergaande taluds dient die afstand te worden vergroot.
- 22.3. De Afdeling stelt op grond van detailkaart 11 vast dat de grens van het tracégebied ongeveer 25 m van de woning van [appellant sub 6] aan de [locatie 5] ligt. De afstand van de weg tot de grens van het tracégebied is daar ongeveer 22 m.

De grens van het tracégebied ligt voorts ongeveer 21 m van de woning van [appellant sub 7] aan de [locatie 6]. De afstand van de grens van het tracégebied tot de weg is daar ongeveer 20 m.

Het voorgaande betekent dat de afstand van de weg tot de tuinen van [appellant sub 6] en [appellant sub 7] minimaal 20 m is, de afstand tot hun woningen is ongeveer 45 m onderscheidenlijk ongeveer 40 m. Ten slotte zij nog vermeld dat tussen de woningen en de tuinen van de woningen en het tracé een watergang aanwezig is.

22.4. Vast staat dat langs de weg een geleiderail zal worden geplaatst. Op detailkaart 11 is voorzien in een geluidscherm van 6 m hoog, met daarachter een maatregelvlak voor "Inpassingsdoeleinden natuur" met daarbij een nummer voor "Bomencompensatie ten behoeve van vleermuizen/vogels". In het Landschapsplan, dat een bijlage is bij de toelichting van het tracébesluit, staat dat door de verbreding van de A27 bij de Schimmelpennincklaan het bovenste gedeelte van het beplante talud zal worden aangetast en dat de groenstructuur zal worden hersteld.

Gelet op de geleiderail, het geluidscherm, de beplanting van het talud, de watergang en de afstanden van de weg tot de tuinen en woningen van [appellant sub 6] en [appellant sub 7], heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat zich, ondanks het talud, geen onaanvaardbare gevolgen voor de veiligheid van [appellant sub 6] en [appellant sub 7] zullen voordoen vanwege eventueel van de weg geraakte vrachtwagens.

De betogen falen.

- Gevolgen oppervlaktewater en vervoer gevaarlijke stoffen

23. [appellant sub 6] en [appellant sub 7] vrezen dat de sloot achter de woningen aan de Schimmelpennincklaan wordt vervuild omdat daarin vervuild oppervlaktewater van het tracé evenals gevaarlijke stoffen terecht kunnen komen. Zij stellen dat daar geen onderzoek naar is verricht. Zij wijzen er in dit verband op dat het tracé wordt gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij een incident met een vrachtwagen die gevaarlijke vloeistoffen vervoert kunnen deze stoffen hun woningen bereiken. Dat geldt ook voor een brand ten gevolge van een incident met brandbare stoffen, zo stellen [appellant sub 6] en [appellant sub 7].

23.1. In het deelrapport Water, dat een bijlage is bij de toelichting van het tracébesluit, is ingegaan op de gevolgen van het tracébesluit voor het watersysteem. Daarin is in aanmerking genomen dat regenwater dat op het wegdek valt verontreinigd raakt met olie, rubber, vetresten en ander grof en fijn stof. De directe afstroming van regenwater naar het oppervlaktewater is echter nihil als ZOAB wordt toegepast en de verwaaiing van regenwater naar watergangen is daardoor geminimaliseerd. Uitgangspunt is verder volgens het deelrapport dat de bestaande afwateringswijze zoveel mogelijk wordt gehandhaafd.

Op het tracé zal tweelaags ZOAB worden toegepast. In het verweerschrift is toegelicht dat in de bestaande situatie langs de A27 ter hoogte van de Schimmelpennincklaan kolken aanwezig zijn, die zorgen voor de afwatering van de weg. Het wegwater dat, ondanks de toepassing van ZOAB, nog van de weg afkomt, inclusief de eventueel aanwezige verontreinigingen, komt daardoor rechtstreeks terecht in de naastgelegen watergang, zonder zuiverende voorziening. Omdat de weg ter hoogte van de Schimmelpennincklaan niet breder wordt, wijzigt de lozingssituatie niet en blijft de bestaande wijze van afwatering hetzelfde.

De Afdeling ziet gelet op deze toelichting van de minister en op de omstandigheid dat ZOAB wordt toegepast geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit wat betreft de gevolgen voor de afwatering niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

23.2. Op grond van artikel 13, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, gelezen in samenhang met artikel 2, eerste lid, van de Regeling basisnet, is de A27 aangewezen als weg die van belang wordt geacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op grond van artikel 16, eerste lid, van de Regeling basisnet, geldt voor de A27 een plasaandachtsgebied. De woningen van [appellant sub 6] en [appellant sub 7] liggen buiten dat gebied.

In het deelrapport Externe veiligheid, dat ook een bijlage is bij het tracébesluit, is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het tracé. De risico's ten gevolge van het

aangepaste tracé zijn daarbij vergeleken met de referentiesituatie, dat is de situatie als de voorgenomen situatie niet wordt gerealiseerd. Uit het deelrapport volgt dat ter plaatse van de woningen aan de Schimmelpennincklaan er geen toename is van de risico's voor de externe veiligheid.

[appellant sub 6] en [appellant sub 7] hebben geen concrete gegevens aangevoerd op grond waarvan aan de in het deelrapport Externe Veiligheid opgenomen conclusie moet worden getwijfeld. Er is geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet op dat rapport heeft mogen baseren voor zijn conclusie dat de gevolgen van het tracébesluit wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de veiligheid van [appellant sub 6] en [appellant sub 7] aanvaardbaar zijn.

23.3. De betogen falen.

Hinder tijdens de werkzaamheden

24. [appellant sub 6] en [appellant sub 7] stellen dat te weinig aandacht is besteed aan de gevolgen voor de luchtkwaliteit, de geluidhinder en de veiligheid tijdens de werkzaamheden in verband met de aanleg van het tracé. Zij wijzen erop dat als het bestaande geluidscherm en de aarden wal zijn verwijderd, er niet onmiddellijk een nieuw geluidscherm en geleiderail zullen zijn geplaatst.

24.1. Niet is uitgesloten dat de uitvoeringswerkzaamheden tot hinder leiden. De door [appellant sub 6] en [appellant sub 7] genoemde hinderaspecten gedurende de bouwperiode betreffen uitvoeringsaspecten. Deze uitvoeringsaspecten hoeven niet in het tracébesluit te worden opgenomen, maar zijn aan de orde in de overeenkomsten die de minister sluit met de uitvoerders en de vergunningen die voor de uitvoering van het tracébesluit nog verleend moeten worden. Deze aspecten dient de minister wel in de belangenafweging te betrekken. In de toelichting van het tracébesluit is toegelicht dat maatregelen zullen worden getroffen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Zo staat daarin dat bij de keuze van de in te zetten techniek zoveel mogelijk rekening zal worden gehouden met de invloed daarvan op het woon- en leefmilieu. Geluidoverlast kan bijvoorbeeld worden beperkt door bouwactiviteiten zorgvuldig te plannen. Ter zitting heeft de minister verder naar voren gebracht dat rijstroken zullen worden afgesloten indien er nog geen geleiderail is geplaatst en voorts dat het plaatsen van een tijdelijk geluidscherm tot de mogelijkheden behoort.

24.2. Uit het voorgaande volgt dat de minister de wijze waarop de nadelige gevolgen voor omwonenden kunnen worden beperkt heeft betrokken bij de belangenafweging en dat tijdens de realisatie diverse maatregelen worden getroffen om de hinder voor omwonenden te beperken. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de uitvoeringswerkzaamheden tot dusdanige hinder of onveilige situatie zullen leiden dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen nemen.

De betogen falen.

Conclusie beroepen [appellant sub 6] en [appellant sub 7]

25. De beroepen zijn ongegrond.

26. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellante sub 8]

27. [appellante sub 8] is gevestigd aan de [locatie 7] in [plaats]. Op detailkaart 4 behorende bij het tracébesluit is een deel van het perceel van [appellante sub 8] aangeduid als "Nieuw water". Ook is een deel van het perceel aangeduid als "Tijdelijke maatregelen en voorzieningen". Hiermee

kan [appellante sub 8] zich niet verenigen.

Watergang

28. Blijkens detailkaart 4 voorziet het tracébesluit in een verlegging van een bestaande watergang richting de schuur van [appellante sub 8]. De reden voor deze verlegging is dat de A27 ter hoogte van het perceel van [appellante sub 8] wordt verbreed naar vier rijstroken en een vluchtstrook. [appellante sub 8] verzoekt in zijn beroepschrift en nadere memorie om de nieuwe watergang bij zijn schuur in te korten, zodat de watergang achter zijn schuur in plaats van naast zijn schuur begint. Een watergang naast zijn schuur is volgens [appellante sub 8] onwenselijk, omdat dit schade kan veroorzaken aan zijn schuur en daarnaast het verrichten van onderhoud aan de schuur belemmert. Door de watergang pas te laten beginnen aan de achterzijde van zijn schuur, kunnen ook de beeldbepalende bomen naast zijn schuur behouden blijven, aldus [appellante sub 8]. Ter compensatie voor de verkorting van de watergang, kan volgens [appellante sub 8] eventueel de watergang op het perceel van zijn buurman worden verbreed.

[appellante sub 8] wijst in zijn nadere memorie daarnaast op de mogelijkheid om naast zijn schuur een duiker voorzien van een innovatief waterafvoersysteem te realiseren. Met een dergelijk systeem kan de waterafvoer bij zijn schuur voldoende worden gewaarborgd, aldus [appellante sub 8]. Met een duiker is het volgens [appellante sub 8] ook niet langer noodzakelijk het door de minister genoemde onderhoudspad bij de watergang te realiseren.

28.1. [appellante sub 8] heeft ter zitting toegelicht dat de door hem gewenste inkorting van de watergang tot aan de achterzijde van zijn schuur ongeveer 20 m bedraagt. De minister heeft in zijn verweerschrift en ter zitting gesteld dat het niet mogelijk is om aan deze wens van [appellante sub 8] tegemoet te komen, omdat met een dergelijke inkorting van de watergang het water afkomstig van het perceel van [appellante sub 8] en het aangrenzende talud ter hoogte van de schuur niet goed kan worden opgevangen en afgevoerd. Het realiseren van de watergang naast de schuur is volgens de minister dan ook vanuit waterhuishoudkundig oogpunt noodzakelijk. De Afdeling ziet geen aanleiding aan dit standpunt van de minister te twijfelen. Daarbij wijst de Afdeling erop dat blijkens het deelrapport Water, dat als bijlage 18 bij de toelichting op het tracébesluit is gevoegd, de bestaande watergang ter hoogte van de schuur van [appellante sub 8] als gevolg van de verbreding van de A27 voor een deel zal worden gedempt. Daarnaast neemt als gevolg van de verbreding van de A27 het verhard oppervlak ter plaatse toe. Dat voor de realisatie van de watergang mogelijk een of meer bomen op het perceel van [appellante sub 8] moeten worden gekapt, doet aan deze noodzaak naar het oordeel van de Afdeling niets af.

28.2. Wat betreft de door [appellante sub 8] in zijn nadere memorie gemaakte verwijzing naar innovatieve waterafvoersystemen, heeft de minister ter zitting gesteld dat dergelijke systemen bij hem niet bekend zijn en dat in overleg met het waterschap zal moeten worden beoordeeld of dit mogelijk bij de uitvoering van het tracébesluit kan worden meegenomen. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de minister gehouden was dit al bij de vaststelling van het tracébesluit in zijn afweging te betrekken, omdat niet is gebleken dat dergelijke systemen bij de minister bekend waren ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit. Daarbij wijst de Afdeling erop dat [appellante sub 8] dit niet heeft geconcretiseerd in zijn zienswijze die hij over het ontwerptracébesluit naar voren heeft gebracht.

28.3. De Afdeling ziet verder geen aanleiding [appellante sub 8] te volgen in zijn stelling dat met de realisatie van een duiker ter hoogte van zijn schuur ter plaatse niet langer een noodzaak zou bestaan voor de realisatie van een onderhoudspad bij de watergang. Daarbij verwijst de Afdeling ter onderbouwing naar de stelling van de minister in het verweerschrift dat ook bij een duiker de delen van de watergang voor en na de duiker onderhouden moeten worden, waarbij een onderhoudspad noodzakelijk is om met onderhoudsmaterieel langs de watergang te kunnen rijden. De Afdeling ziet geen aanleiding de minister in zoverre niet in zijn standpunt te volgen.

28.4. Evenmin deelt de Afdeling de vrees van [appellante sub 8] dat hij als gevolg van de verlegging van de watergang richting zijn schuur wordt belemmerd in het verrichten van onderhoud aan zijn schuur. Deze vrees van [appellante sub 8] was blijkens zijn beroepschrift gebaseerd op de veronderstelling dat de afstand van zijn schuur tot de nieuwe watergang 2 m zal bedragen. Ter zitting heeft hij erkend dat deze afstand echter 3 m is, zoals ook in het verweerschrift is vermeld. De Afdeling volgt de minister in zijn stelling dat een dergelijke afstand het verrichten van onderhoud aan de schuur niet onmogelijk maakt.

28.5. Tot slot overweegt de Afdeling dat hinder ten gevolge van werkzaamheden in verband met de aanleg van het tracé, zoals de vrees van [appellante sub 8] voor schade aan zijn schuur op het moment dat de nieuwe watergang nabij zijn schuur wordt gegraven, een aspect van uitvoering betreft. Uitvoeringsaspecten hoeven niet in het tracébesluit te worden geregeld, maar dienen wel in de belangenafweging te worden betrokken. Op dit punt overweegt de Afdeling het volgende.

In het verweerschrift heeft de minister gesteld dat hij zich zal inspannen om schade aan bestaande bebouwing door werkzaamheden in verband met de aanleg van het tracé zoveel mogelijk te voorkomen. Zo worden voor het begin van de werkzaamheden nulmetingen verricht in het invloedgebied van het project. Alle bebouwing binnen dit gebied zal volgens de minister voor aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. De opnamerapporten van deze nulmetingen zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Wat betreft de schuur van [appellante sub 8] heeft de minister in dit verband in het verweerschrift vermeld dat een funderingsinspectie zal worden uitgevoerd in de volgende projectfase. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek zal gekozen worden voor de minst belastende uitvoeringsmethode of worden extra maatregelen genomen om eventuele verzakkingen te voorkomen, zo staat in het verweerschrift. Daarnaast zal ook tijdens de aanleg van het tracé de bebouwing in het invloedgebied worden gemonitord, om eventuele schade zo veel als mogelijk te voorkomen en te beperken, aldus de minister.

Gelet op de omstandigheid dat door middel van metingen en monitoring zal worden getracht eventuele schade aan de schuur van [appellante sub 8] tot een minimum te beperken, ziet de Afdeling in dit geval geen grond voor de verwachting dat de schade aan de schuur zodanig zal zijn dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. De minister heeft gelet hierop in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de belangen die met de realisering van het tracé zijn gemoeid dan aan de belangen van [appellante sub 8] bij het gevrijwaard blijven van eventuele negatieve gevolgen daarvan. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat [appellante sub 8], ingevolge artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit, indien hij schade lijdt of zal lijden, een verzoek om schadevergoeding bij de minister kan indienen.

28.6. De betogen falen.

Tijdelijk werkterrein

29. Een deel van de tuin van [appellante sub 8] is op detailkaart 4 bij het tracébesluit aangeduid als "Tijdelijke maatregelen en voorzieningen". Op deze gronden vinden blijkens artikel 4 van het tracébesluit tijdelijke werken in verband met de uitvoering van het tracébesluit plaats. In artikel 4, tweede lid, van het tracébesluit is bepaald dat deze gronden na uitvoering van de werkzaamheden hun oorspronkelijke bestemming terugkrijgen, zoals gold voor de datum van inwerkingtreding van het tracébesluit.

[appellante sub 8] vreest dat dit tijdelijke werkterrein langdurige overlast en een grote inbreuk op zijn privacy zal veroorzaken. In dit verband stelt hij dat gelet op zijn leeftijd de mogelijkheid bestaat dat hij tijdens de aanleg van het tracé zijn woning zal verkopen. Een tijdelijk werkterrein in zijn tuin zal deze verkoop bemoeilijken. Hij verzoekt de minister te kiezen voor een andere locatie voor het tijdelijke werkterrein, bijvoorbeeld aan de overzijde van de Autenasekade.

29.1. In tabel 4.1 van het tracébesluit is vermeld dat het tijdelijke werkterrein aan de westzijde van de A27 bij de Autenasekade benodigd is voor de verbreding van het kunstwerk K-7. Dit kunstwerk, een viaduct, dient blijkens tabel 2.2 van het tracébesluit te worden aangepast in verband met de ter plaatse voorziene verbreding van de A27. Ook dient de randconstructie van het kunstwerk te worden aangepast ten behoeve van de realisatie van een geluidscherm.

29.2. Volgens de minister is het noodzakelijk dat het werkterrein in de tuin van [appellante sub 8] wordt gerealiseerd, omdat het aan te passen kunstwerk grenst aan de tuin van [appellante sub 8]. Voor het verrichten van werkzaamheden aan het kunstwerk is het volgens de minister noodzakelijk dat direct naast en onder het kunstwerk plaats kan worden genomen met machines om de werkzaamheden aan het viaduct te kunnen uitvoeren. Een verplaatsing van het werkterrein naar bijvoorbeeld de overzijde van de Autenasekade is volgens de minister niet wenselijk, omdat dan de toegang tot het viaduct vanaf het werkterrein onvoldoende is en omdat zich aan de overzijde van de Autenasekade een brede watergang bevindt die een belemmering vormt om daar een werkterrein te realiseren.

29.3. Gelet op de noodzaak om het aan te passen kunstwerk en talud met machines direct te kunnen bereiken vanaf de daaraan grenzende gronden van [appellante sub 8] en de zojuist genoemde belemmering, volgt de Afdeling [appellante sub 8] niet in zijn stelling dat de minister had kunnen en moeten kiezen voor een andere locatie voor het werkterrein aan bijvoorbeeld de overzijde van de Autenasekade.

29.4. Evenmin ziet de Afdeling in de vrees van [appellante sub 8] voor overlast van het werkterrein en de mogelijke gevolgen daarvan voor de verkoopbaarheid van zijn woning, aanleiding de keuze van de minister om een deel van zijn tuin aan te wijzen als tijdelijk werkterrein onredelijk te achten. Daarbij overweegt de Afdeling dat de minister blijkens paragraaf 10.1 van de toelichting op het tracébesluit ernaar zal streven de hinder van de bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Onder meer door de werkzaamheden zoveel mogelijk op en vanaf de autosnelwegen te laten plaatsvinden, door bij de keuze van de in te zetten techniek zoveel mogelijk rekening te houden met de invloed daarvan op het woon- en leefklimaat en door bij de bouw en aanleg gebruik te maken van materieel dat zal voldoen aan de daaraan gestelde eisen in het kader van EU-richtlijnen. Gelet op deze maatregelen, op de hiervoor onder 29.2 omschreven noodzaak van het tijdelijke werkterrein alsmede gelet op de hiervoor onder 1 omschreven problemen met de verkeersdoorstroming op de A27, wat [appellante sub 8] op zichzelf niet heeft bestreden, is de Afdeling van oordeel dat de minister in redelijkheid een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die met de realisering van het tracébesluit zijn gemoeid dan aan het belang van [appellant sub 37] om gevrijwaard te blijven van hinder als gevolg van het tijdelijke werkterrein op zijn perceel.

In dit verband wijst de Afdeling erop dat ook indien [appellante sub 8] schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tijdelijke werkterrein, hij hiervoor ingevolge artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister kan indienen.

29.5. De betogen falen.

Conclusie

30. Het beroep van [appellante sub 8] is ongegrond.

31. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellante sub 9]

32. [appellante sub 9] is eigenaresse van het perceel [locatie 8] te [plaats]. Dit perceel grenst aan de A27. [appellante sub 9] vreest negatieve gevolgen voor haar bedrijfsvoering vanwege de realisatie van een nieuw geluidsschermbaan ter hoogte van haar bedrijfslocatie en het verlies van gronden.

Geluidsschermbaan en de zichtbaarheid van de bedrijfslocatie

33. [appellante sub 9] wijst erop dat tussen haar bedrijfsperceel en de A27 een geluidsschermbaan is voorzien. Hiermee kan [appellante sub 9] zich niet verenigen. Haar bedrijfsperceel betreft een zichtlocatie waar apparatuur voor de verhuur tentoon wordt gesteld voor passanten op de A27, aldus de vennootschap. Zij vreest dat als gevolg van de realisatie van een geluidsschermbaan de zichtbaarheid van haar bedrijfslocatie ernstig zal verminderen. Volgens [appellante sub 9] is een geluidsschermbaan ter hoogte van haar bedrijfsperceel niet noodzakelijk, omdat de bedrijfshal op haar perceel met een breedte van 125 m en een hoogte van 9 m al veel geluid zal wegnemen. Zij wenst de noodzaak van het geluidsschermbaan onderbouwd te zien met een geluidsonderzoek. Voor zover deze noodzaak bestaat, dan dient het geluidsschermbaan in ieder geval transparant te worden uitgevoerd en regelmatig te worden onderhouden, zodat de transparantie en daarmee ook de zichtbaarheid van haar bedrijfslocatie gewaarborgd blijft.

33.1. Het door [appellante sub 9] genoemde geluidsschermbaan is onderdeel van het saneringsplan dat gelijktijdig met het tracébesluit is vastgesteld. Het geluidsschermbaan bevindt zich ter hoogte van de bedrijfslocatie van de vennootschap tussen km 49,99 en km 50,31 en heeft blijkens het saneringsplan een hoogte van 2 m. De Afdeling begrijpt het beroep van [appellante sub 9] aldus dat het tevens is gericht tegen dit saneringsplan dat de minister gelijktijdig met het tracébesluit heeft vastgesteld.

33.2. Zoals hiervoor onder 3 is overwogen, vindt het saneringsplan zijn grondslag in afdeling 11.3.6 van de Wet milieubeheer. In artikel 11.59, eerste lid, van de Wet milieubeheer is bepaald dat het saneringsplan maatregelen bevat om de geluidbelasting vanwege de weg, in dit geval de A27, bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds op de gevel van de saneringsobjecten te beperken tot de streefwaarde van 60 dB. Het geluidsschermbaan dat is voorzien ter hoogte van de bedrijfslocatie van [appellante sub 9] is een dergelijke maatregel. Dit geluidsschermbaan heeft blijkens bijlage B.1.10 van het bij het saneringsplan behorende akoestisch onderzoek, getiteld "Akoestisch onderzoek Saneringsplan A27 Houten - Hooipolder; Hoofdrapport", tot gevolg dat bij acht van de tien saneringsobjecten die zijn gelegen aan het Lakerveld te Lexmond de geluidbelasting vanwege de A27 wordt beperkt tot 60 dB of minder. Bij deze saneringsobjecten wordt met de maatregelen in het saneringsplan blijkens paragraaf 8.10.8 van het akoestisch onderzoek een totale geluidreductie bereikt van 32 dB.

33.3. Gelet op de omstandigheid dat aan het saneringsplan een akoestisch onderzoek ten grondslag ligt, mist de stelling van [appellante sub 9] dat een akoestisch onderzoek naar de noodzaak van het ter hoogte van haar bedrijfsperceel voorziene geluidsschermbaan ontbreekt, feitelijke grondslag.

33.4. Evenmin ziet de Afdeling aanleiding [appellante sub 9] te volgen in haar stelling dat het bestaande bedrijfsgebouw op haar perceel al zorgt voor een zodanige geluidafscherming dat een geluidsschermbaan ter hoogte van haar bedrijfsperceel niet noodzakelijk is. De minister heeft gesteld dat het bedrijfspand op het perceel van [appellante sub 9] is meegenomen in de geluidberekeningen van het opgestelde akoestisch onderzoek en dat bij de berekening van de geluidbelasting op de omliggende objecten dus rekening is gehouden met de geluidafschermende werking van dat pand. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding aan de juistheid van deze stelling van de minister te twifelen. De Afdeling verwijst hierbij naar hoofdstuk 3 van het akoestisch onderzoek waarin is vermeld op welke manier en met welke geografische gegevens het akoestisch rekenmodel voor het saneringsplan is opgesteld. In dit hoofdstuk is onder meer vermeld dat voor de ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en overige objecten gebruik is gemaakt van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (hierna: BAG). De bedrijfsgebouwen van

[appellante sub 9] zijn opgenomen in de BAG. Gelet hierop acht de Afdeling aannemelijk dat de bedrijfsgebouwen van [appellante sub 9] en de geluidafschermdende werking daarvan zijn betrokken in het geluidonderzoek van het saneringsplan. Het beroep van [appellante sub 9] biedt geen aanknopingspunten voor een andersluidend oordeel.

33.5. Gelet op de mate waarin het geluidsschermd ter hoogte van het bedrijfsperceel van [appellante sub 9] bijdraagt aan de verlaging van de geluidbelasting op de gevels van de saneringsobjecten aan het Lakerveld te Lexmond, namelijk met een totale geluidreductie van 32 dB waarbij bij acht van de tien saneringsobjecten de saneringsstreefwaarde van 60 dB of lager kan worden bereikt, heeft de minister in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de geluidreductie die met het geluidsschermd kan worden bereikt, dan aan de belangen van [appellante sub 9] bij een onbelemmerd zicht op haar bedrijfslocatie.

33.6. Resteert de wijze van uitvoering van het geluidsschermd.

Over de keuze om een geluidsschermd al dan niet transparant uit te voeren, heeft de minister het volgende toegelicht. Om de inpassing van de A27 in de omgeving te verbeteren, is bij de vaststelling van het tracébesluit en saneringsplan het uitgangspunt gehanteerd dat geluidsschermen niet transparant worden uitgevoerd en worden voorzien van klimbeplanting. In het Landschapsplan, dat als bijlage 15 bij de toelichting op het tracébesluit is gevoegd, is in dit verband vermeld dat klimbeplanting op de geluidsschermen een bijdrage levert aan de herkenbare groene identiteit van de route over de A27, de beleving van de omgeving vanaf de weg en aan een rustig, eenduidig en overzichtelijk wegbeeld. Om meer eenheid en rust te realiseren in het wegbeeld, dient volgens de minister uitsluitend bij uitzondering een ander type geluidsschermd, zoals een transparant schermd, te worden gerealiseerd. Een dergelijke uitzonderings situatie is volgens de minister aan de orde indien een transparant schermd noodzakelijk is om de ruimtelijke beleving in open gebieden niet te beperken, om visuele hinder voor omwonenden tegen te gaan en om de veiligheid van de weggebruiker te waarborgen. Dit is volgens de minister bijvoorbeeld het geval op kunstwerken bij kruisingen met dwarsstructuren waar de weggebruiker zich goed moet kunnen oriënteren. Van een dergelijke situatie is volgens de minister ter hoogte van de bedrijfslocatie van [appellante sub 9] geen sprake.

Belangen van aangrenzende bedrijven bij het behoud van zicht op hun bedrijfslocatie kunnen volgens de minister ook tot gevolg hebben dat wordt gekozen voor een transparant schermd. In dat kader heeft de minister beoordeeld of in planologische zin sprake is van een zichtlocatie, bijvoorbeeld indien planologisch is geborgd dat ter hoogte van de bedrijfslocatie geen opgaande bouwwerken mogen worden gerealiseerd. Daarvan is volgens de minister ter hoogte van de bedrijfslocatie van [appellante sub 9] geen sprake. Zo staat het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Buitengebied Zederik" binnen de aan het bedrijfsperceel van [appellante sub 9] grenzende bestemming "Verkeer" al geluidsschermen toe met een bouwhoogte van maximaal 5 m. Het te realiseren saneringsschermd blijft hier met een hoogte van 2 m nog ruimschoots onder, aldus de minister.

33.7. De Afdeling acht het uitgangspunt van de minister dat ten behoeve van een landschappelijke inpassing van de wegverbreding en het realiseren van eenheid en rust in het wegbeeld in beginsel uitsluitend niet transparante schermen worden gerealiseerd, niet onredelijk. De minister hoefde naar het oordeel van de Afdeling voor het schermd ter hoogte van de bedrijfslocatie van [appellante sub 9] niet van dit uitgangspunt af te wijken. Daarbij heeft de minister in redelijkheid van belang kunnen achten dat het ter plaatse geldende bestemmingsplan al geluidsschermen mogelijk maakt met een bouwhoogte van 5 m.

33.8. De betogen falen.

Verlies van gronden

34. In haar nadere memorie van 14 februari 2020 wijst [appellante sub 9] er op dat in het tracébesluit op een deel van haar terrein een nieuwe watergang is voorzien, die tevens dient als waterberging. Zij stelt dat deze gronden noodzakelijk zijn voor haar bedrijfsvoering. Daarbij wijst zij op andere mogelijkheden om de waterberging die op haar gronden is voorzien te kunnen realiseren.

34.1. Uit artikel 1.1, eerste lid, van de Chw, in samenhang met onderdeel 5.1 van bijlage I, en onderdeel E, nummer 19, van bijlage II bij de Chw, volgt dat afdeling 2 van de Chw van toepassing is op het in deze uitspraak aan de orde zijnde tracébesluit.

In artikel 1.6a van de Chw, welk artikel is opgenomen in afdeling 2 van de Chw, is bepaald dat na afloop van de termijn voor het instellen van beroep geen beroepsgronden meer kunnen worden aangevoerd.

34.2. De Afdeling stelt vast dat [appellante sub 9] zich in haar beroepschrift niet heeft gericht tegen de nieuwe watergang. Dat dit wel aan de orde is gesteld in de zienswijze die over het ontwerp-tracébesluit naar voren is gebracht, laat onverlet dat sprake is van een nieuwe beroepsgrond die pas na de termijn voor het instellen van beroep is aangevoerd. Uit het beroepschrift van [appellante sub 9] blijkt namelijk niet dat zij het onderdeel van de zienswijze over het verlies van gronden als gevolg van de nieuwe watergang in beroep opnieuw naar voren wenst te brengen. In haar beroepschrift heeft zij uitsluitend beroepsgronden naar voren gebracht over het geluidscherm dat ter hoogte van haar bedrijfslocatie is voorzien.

De Afdeling concludeert dan ook dat de beroepsgronden van de vennootschap over de nieuwe watergang op grond van artikel 1.6a van de Chw buiten inhoudelijke beoordeling dienen te blijven.

Conclusie

35. Het beroep van [appellante sub 9] is ongegrond.

36. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

De beroepen van [appellante sub 10] en Truckcentrum Meerkerk B.V.

37. [appellante sub 10] is eigenaresse van het perceel [locatie 9] te [plaats]. Truckcentrum Meerkerk B.V. (hierna: Truckcentrum Meerkerk) is huurster van dit perceel en verhandelt ter plaatse nieuwe en gebruikte vrachtwagens, opleggers en ander rollend materieel. Beide ondernemingen vrezen negatieve gevolgen voor hun eigendomssituatie respectievelijk bedrijfsvoering vanwege onder meer de realisatie van een nieuw geluidscherm en het verlies van gronden.

Geluidscherm en de zichtbaarheid van de bedrijfslocatie

38. Truckcentrum Meerkerk kan zich niet verenigen met het geluidscherm dat ter hoogte van haar bedrijfslocatie is voorzien. Volgens Truckcentrum Meerkerk is haar bedrijfslocatie een zichtlocatie en is de zichtbaarheid van het op voorraad staande materieel vanaf de A27 van groot belang voor haar omzet. Zij betoogt dat geen noodzaak bestaat voor de realisatie van het geluidscherm. Het geluidscherm is volgens Truckcentrum Meerkerk namelijk uitsluitend benodigd vanwege een nabij haar bedrijfslocatie gesitueerd saneringsobject. Indien de minister dit saneringsobject had aangekocht als te amoveren object, dan had het geluidscherm achterwege kunnen blijven. Zij stelt in dit verband dat de eigenaar van het saneringsobject tot verkoop bereid is.

Voor zover wel een noodzaak bestaat voor de realisatie van het geluidscherm, dan had het scherm volgens Truckcentrum Meerkerk vanwege het behoud van zicht op haar bedrijfslocatie transparant moeten worden uitgevoerd.

38.1. Het geluidsschermbord dat ter hoogte van de bedrijfslocatie van Truckcentrum Meerkerk is voorzien, is onderdeel van het saneringsplan dat gelijktijdig met het tracébesluit is vastgesteld. Het geluidsschermbord bevindt zich tussen km 45,11 en km 45,19 en heeft blijkens het saneringsplan een hoogte van 3 m. Het geluidsschermbord zal niet transparant worden uitgevoerd.

De Afdeling begrijpt het beroep van Truckcentrum Meerkerk aldus dat het tevens is gericht tegen het saneringsplan dat de minister gelijktijdig met het tracébesluit heeft vastgesteld.

38.2. Zoals hiervoor onder 3 alsmede onder 33.2 bij het beroep van [appellante sub 9] is overwogen, vindt het saneringsplan zijn grondslag in afdeling 11.3.6 van de Wet milieubeheer. In artikel 11.59 van de Wet milieubeheer is bepaald dat het saneringsplan maatregelen bevat om de geluidbelasting vanwege de weg, in dit geval de A27, bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds op de gevel van de saneringsobjecten te beperken tot de saneringsstreefwaarde van 60 dB. Het geluidsschermbord dat is voorzien ter hoogte van de bedrijfslocatie van Truckcentrum Meerkerk is een dergelijke maatregel. Dit geluidsschermbord is blijkens het bij het saneringsplan behorende akoestisch onderzoek benodigd om de geluidbelasting op de gevel van het nabij gelegen saneringsobject aan de [locatie10] te [plaats], waar de geluidbelasting vanwege de A27 bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds 74 dB bedraagt, te reduceren.

38.3. Omdat blijkens bijlage A en bijlage B.1.1 van het bij het saneringsplan behorende akoestisch onderzoek de geluidbelasting vanwege de A27 op de gevel van het saneringsobject ook met het nieuwe geluidsschermbord niet volledig kan worden beperkt tot de saneringsstreefwaarde, is de minister op grond van artikel 11.64 van de Wet milieubeheer voor dit saneringsobject gehouden een onderzoek te doen naar de binnenwaarde en aanvullende geluidwerende maatregelen te treffen indien de wettelijke binnenwaarde wordt overschreden. Afdeling 11.3.6 van de Wet milieubeheer verplicht niet om over te gaan tot amovering van het saneringsobject. De minister heeft ter zitting toegelicht dat er gelet hierop geen reden is om, zoals Truckcentrum Meerkerk wenst, af te zien van de realisatie van het geluidsschermbord en in plaats daarvan het saneringsobject aan te kopen en te amoveren. Het beleid is er volgens de minister bij de vaststelling van het tracébesluit en saneringsplan op gericht geweest om bestaande bebouwing zoveel mogelijk te behouden indien dit met geluidbeperkende maatregelen mogelijk is en pas tot aankoop en amovering van een geluidgevoelig object over te gaan indien deze maatregelen niet toereikend zijn om aan het bepaalde in de Wet milieubeheer over de geluidbelasting van rijkswegen te voldoen.

38.4. Truckcentrum Meerkerk heeft ter zitting aangegeven dat een dergelijke beleidskeuze op zichzelf niet onredelijk is, maar dat in dit geval gelet op haar belang bij een onbelemmerd zicht op haar bedrijfslocatie, de minister niettemin van de realisatie van het geluidsschermbord had moeten afzien en daarom tot aankoop en amovering van het saneringsobject het moeten overgaan.

De Afdeling ziet geen aanknopingspunten Truckcentrum Meerkerk op dit punt te volgen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister bij zijn keuze om tot realisatie van het geluidsschermbord over te gaan in redelijkheid van belang kunnen achten dat het bestemmingsplan "Buitengebied Zederik" binnen de aan de bedrijfslocatie van Truckcentrum Meerkerk grenzende bestemming "Verkeer" al geluidschermen toestaat met een bouwhoogte van 5 m en dat het geluidsschermbord in het saneringsplan met een hoogte van 3 m hier nog ruim onder blijft. Gelet op deze omstandigheid ziet de Afdeling ook geen aanleiding de keuze van de minister om het geluidsschermbord niet transparant uit te voeren onredelijk te achten. De Afdeling verwijst op dit punt ter nadere onderbouwing naar voorgaande overwegingen 33.6 en 33.7 bij het beroep van [appellante sub 9]. In deze overwegingen is nader ingegaan op de keuze van de minister om in het tracébesluit en saneringsplan geluidschermen langs de A27 in beginsel niet transparant uit te voeren, ten behoeve van een landschappelijke inpassing van de wegverbreding en het realiseren van eenheid

en rust in het wegbeeld. De Afdeling ziet geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister gehouden was ter hoogte van de bedrijfslocatie van Truckcentrum Meerkerk van dit uitgangspunt af te wijken. Daarbij heeft de minister in redelijkheid van belang kunnen achten dat het geldende bestemmingsplan ter hoogte van deze bedrijfslocatie al geluidschermen mogelijk maakt met een bouwhoogte van 5 m, waarbij planologisch evenmin is vereist dat deze transparant worden uitgevoerd.

- 38.5. De Afdeling concludeert gelet op het vorenstaande dat wat Truckcentrum Meerkerk heeft aangevoerd geen aanknopingspunten biedt om de keuze van de minister voor de realisatie van een nieuw geluidsschermband ter hoogte van haar bedrijfslocatie onredelijk te achten.

De betogen falen.

Verlies van gronden en de gevolgen voor de bedrijfsvoering

39. Truckcentrum Meerkerk en [appellante sub 10] wijzen er voorts op dat een deel van hun bedrijfslocatie verloren zal gaan als gevolg van het tracébesluit.

Volgens Truckcentrum Meerkerk zal het benutbaar bedrijfsoppervlak met ongeveer 20% afnemen, waardoor de huidige gemiddelde voorraad van 76 vrachtwagens op het terrein als gevolg van minder parkeer- en manoeuvreerruimte met ongeveer 33% zal moeten worden beperkt. Zij vreest dat hiermee het voortbestaan van haar bedrijf in gevaar komt. Bij haar nadere memorie heeft Truckcentrum Meerkerk financiële prognoses overgelegd over de gevolgen voor haar bedrijfsvoering. Een voorraadafname zal volgens de prognoses tot gevolg hebben dat de omzet en brutomarges dalen, waardoor het bedrijf mede gelet op stijgende kosten structureel verlies zal lijden. Volgens Truckcentrum Meerkerk kan dit worden voorkomen door bijvoorbeeld de watergang die in het tracébesluit op haar bedrijfslocatie is voorzien uit te voeren in de vorm van een overkluisde watergang, zodat zij de gronden ter plaatse kan blijven benutten. Ook zijn mogelijk alternatieve locaties beschikbaar waar de watergang kan worden gerealiseerd, aldus Truckcentrum Meerkerk. Daarnaast wijst zij op de mogelijkheid om haar bedrijfsactiviteiten uit te breiden naar een naastgelegen perceel. Volgens Truckcentrum Meerkerk is de eigenaar van dit perceel bereid om tot verkoop over te gaan en ligt het op de weg van de minister om hierin de nodige stappen te zetten. Van een zorgvuldig handelende overheid mag immers worden verwacht dat alle mogelijkheden worden onderzocht en benut om schade voor bedrijven als gevolg van het tracébesluit zoveel mogelijk te voorkomen, aldus Truckcentrum Meerkerk.

Ook [appellante sub 10] betoogt dat voor het tracébesluit een zodanig groot deel van haar perceel benodigd is dat dit zorgt voor een ernstige beperking van de bedrijfsvoering van haar huurster. Zij wijst hierbij eveneens op de verminderde parkeer- en manoeuvreerruimte voor vrachtwagens op het terrein. Volgens [appellante sub 10] had niet slechts mogen worden verwezen naar een afzonderlijke schadevergoedingsprocedure, maar had al voor de vaststelling van het tracébesluit de mogelijkheid voor minnelijke grondverwerving moeten worden verkend en had een overeenkomst over de vergoeding van de verwachte schade moeten worden gesloten.

- 39.1. Op de bedrijfslocatie van Truckcentrum Meerkerk en [appellante sub 10] is in het tracébesluit de realisatie van een nieuwe watergang met bijbehorend inspectiepad voorzien. Dit betreft blijkens het deelrapport Water, dat als bijlage 18 bij de toelichting op het tracébesluit is gevoegd, een verlegging van een bestaande nabijgelegen watergang, omdat deze watergang als gevolg van de verbreding van de A27 dient te worden gedempt. Dat ter vervanging van de gedempte watergang een nieuwe watergang moet worden gerealiseerd om onder meer het water vanaf de A27 op te vangen, hebben Truckcentrum Meerkerk en [appellante sub 10] als zodanig niet bestreden. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanknopingspunten voor het oordeel dat deze watergang ook op een andere locatie kan worden gerealiseerd. Zoals is afgebeeld op pagina 220 van het deelrapport Water, loopt de nieuwe watergang ook over de aangrenzende buurpercelen op gelijke hoogte volledig parallel aan de A27.

39.2. Wat betreft de vormgeving van de watergang, heeft de minister ter zitting gesteld dat met het oog op het verrichten van onderhoud aan de watergang en om ervoor te zorgen dat het water vanaf de A27 en het aangrenzende talud goed in de watergang kan stromen, een open watergang en geen overkluisde watergang zal worden gerealiseerd. De Afdeling ziet geen aanknopingspunten om het standpunt van de minister op dit punt onredelijk te achten. Daarbij wijst de Afdeling erop dat Truckcentrum Meerkerk uitsluitend heeft gesteld dat een overkluisde watergang wellicht tot de mogelijkheden behoort, maar dit verder niet heeft geconcretiseerd mede in het licht van de door de minister genoemde nadelen hiervan.

39.3. Resteert de vraag naar de effecten van het verlies van een deel van het bedrijfsperceel op de bedrijfsvoering en eigendomssituatie van Truckcentrum Meerkerk en [appellante sub 10].

Op dit punt stelt de Afdeling voorop dat de minister bij de vaststelling van een tracébesluit de gevolgen van het tracébesluit voor nabijgelegen grondeigenaren en ondernemers, onder meer als gevolg van verwerving van de voor het tracébesluit benodigde gronden, dient te onderzoeken en in zijn belangenafweging dient te betrekken. Anders dan Truckcentrum Meerkerk en [appellante sub 10] stellen, is niet vereist dat al voor de vaststelling van het tracébesluit overeenstemming wordt bereikt over bijvoorbeeld vergoeding van de schade die een belanghebbende ten gevolge van het tracébesluit lijdt of zal lijden, dan wel dat al overeenstemming wordt bereikt over bijvoorbeeld minnelijke verwerving van gronden.

39.4. De minister heeft de gevolgen van het tracébesluit voor de bedrijfsvoering en eigendomssituatie van Truckcentrum Meerkerk en [appellante sub 10] blijkens het verweerschrift in zijn belangenafweging betrokken. In het verweerschrift is vermeld dat ongeveer 9,5% van de totale oppervlakte van het bedrijfsperceel voor de uitvoering van het tracébesluit zal moeten worden verworven. Dit percentage is lager dan het percentage dat is vermeld in het beroepschrift van Truckcentrum Meerkerk. Ter zitting is gebleken dat dit verschil wordt veroorzaakt door de omstandigheid dat Truckcentrum Meerkerk ter plaatse feitelijk meer grond in gebruik heeft genomen, namelijk grond die volgens Truckcentrum Meerkerk door niemand werd gebruikt en die niet tot het verhuurde eigendom van [appellante sub 10] behoort. Op basis van de kadastrale eigendomssituatie zal volgens de minister echter niet meer dan ongeveer 9,5% van de gronden van [appellante sub 10] worden verworven. De Afdeling ziet geen aanleiding om aan de juistheid van dit percentage te twijfelen. De minister is bij zijn beoordeling van de effecten van het tracébesluit terecht uitgegaan van dit percentage, dat is gebaseerd op de eigendomssituatie van [appellante sub 10].

Een verlies van ongeveer 9,5% van het bedrijfsperceel heeft tot gevolg dat de opstel- en manoeuvreerruimte voor vrachtwagens op het terrein zal verminderen en dat het terrein mogelijk anders zal moeten worden ingericht. Dit laat echter onverlet dat ter plaatse nog steeds enkele tientallen vrachtwagens op voorraad kunnen worden gehouden en dat gelet hierop Truckcentrum Meerkerk haar bedrijfsactiviteiten in beginsel kan voortzetten. Dat zij mogelijk als gevolg van een verlies van ongeveer 9,5% van het bedrijfsperceel geconfronteerd wordt met een daling van de omzet en een verlaging van de winstmarge, is geen omstandigheid op grond waarvan moet worden geoordeeld dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister op dit punt in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de belangen die met de realisatie van de wegverbreding zijn gemoeid dan aan de belangen van Truckcentrum Meerkerk en [appellante sub 10] bij het gevrijwaard blijven van de gevolgen daarvan. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat schade die ontstaat door verwerving van gronden die benodigd zijn voor de uitvoering van het tracébesluit op grond van de onteigeningswet voor vergoeding in aanmerking komt. Uitgangspunt hierbij is een volledige schadeloosstelling. Voor eventuele resterende schade kan op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister worden ingediend.

39.5. De betogen falen.

Luchtkwaliteit

40. [appellante sub 10] wijst er voorts op dat door de verbreding van de A27 de afstand tussen haar perceel en de A27 wordt verkleind. [appellante sub 10] vreest dat meer uitstoot van schadelijke stoffen op kortere afstand van het perceel nadelige gevolgen heeft voor de gezondheid.

40.1. Zoals hiervoor onder 21.1 is overwogen, heeft de minister bij de vaststelling van het tracébesluit toepassing gegeven aan artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer, omdat het project "A27 Houten - Hooipolder" is opgenomen in het NSL. Zo is het project opgenomen in de 10e NSL Melding Infrastructuur en Waterstaat, versie 2018. Uit artikel 5.16, derde lid, van de Wet Milieubeheer volgt dat in het geval de effecten van het project zijn verdisconteerd in het NSL, in zoverre geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden voor een in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarde. De omstandigheid dat het voorziene tracé gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit kan dan ook, gelet op artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer, niet aan de vaststelling van het tracébesluit in de weg staan.

40.2. De wettelijke luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer zijn gesteld voor de bescherming van de gezondheid van de mens, zodat de minister dit niet afzonderlijk hoeft te beoordelen. In paragraaf 2.5.2 van de Nota van Antwoord is echter nog wel ingegaan op luchtkwaliteit in relatie tot gezondheid. Daarin staat onder meer dat de wettelijke normen zijn opgesteld met het oog op de menselijke gezondheid. In het NSL wordt rekening gehouden met voorgenomen projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en daar zijn maatregelen tegenover gezet om de luchtkwaliteit te verbeteren. Verder is in de Nota van Antwoord verwezen naar het deelrapport Lucht en de Oplegnotitie Aspect Luchtkwaliteit, die bijlagen bij het tracébesluit zijn, waarin de effecten van de aanpassing van het tracé op de luchtkwaliteit zijn beschreven. Daaruit volgt dat die effecten zeer beperkt zijn. De in bijlage 2 opgenomen grenswaarden worden niet overschreden.

40.3. Het betoog faalt.

Stikstof en PFAS

41. [appellante sub 10] heeft ter zitting voorts gewezen op de toename van de stikstofuitstoot en -depositie als gevolg van het tracébesluit in het licht van de Habitatrictlijn. Ook heeft zij gewezen op het tijdelijke handelingskader dat is opgesteld voor het omgaan met PFAS-houdende grond.

41.1. De Habitatrictlijn heeft betrekking op de instandhouding van natuurlijke habitats. Deze richtlijn is omgezet in nationale regelgeving in de Wnb. [appellante sub 10] heeft in haar beroepsschrift geen beroepsgrond naar voren gebracht over de mogelijke toename van de stikstofuitstoot en -depositie als gevolg van het tracébesluit en de mogelijk negatieve effecten daarvan op de voor stikstof gevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Zoals hierna onder 61.1 en 61.2 is overwogen, staat artikel 1.6a van de Chw eraan in de weg dat een dergelijke beroepsgrond na de beroepstermijn alsnog naar voren wordt gebracht. De Afdeling laat deze beroepsgrond daarom buiten inhoudelijke beoordeling.

41.2. Hetzelfde geldt voor de verwijzing van [appellante sub 10] naar het tijdelijke handelingskader dat is opgesteld voor het omgaan met PFAS-houdende grond. De Afdeling begrijpt de stelling van [appellante sub 10] aldus dat zij van mening is dat het nieuwe handelingskader over het hergebruik van met PFAS verontreinigde grond mogelijk negatieve gevolgen heeft voor de uitvoerbaarheid van het tracébesluit. Ook op dit punt heeft [appellante sub 10] tijdens de beroepstermijn geen beroepsgrond naar voren gebracht. De Afdeling laat dit daarom op grond van artikel 1.6a van de Chw eveneens buiten inhoudelijke beoordeling.

Conclusie

42. De beroepen van [appellante sub 10] en Truckcentrum Meerkerk zijn ongegrond.

43. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellant sub 12]

Beroepsgronden tegen het saneringsbesluit

44. [appellant sub 12] woont aan de [locatie 11] in [woonplaats], ten zuiden van het knooppunt Hooipolder. Hij brengt naar voren dat niet duidelijk is wanneer de geluidwal ter hoogte van zijn woning zal worden aangelegd en uit welk materiaal de geluidwal zal bestaan. Hij stelt dat hij graag zou zien dat eerder dan in 2022 wordt gestart met de aanleg van de geluidwal. Hij voert in dit verband aan dat hij in de bestaande situatie al veel hinder ondervindt van geluid, trilling en fijn stof. Hij geeft de voorkeur aan een doorzichtige glazen of daaraan gelijkwaardige wal in verband met de lichttoetreding in zijn woning. Hij wijst er daarbij op dat het tracé van de weg ongeveer 3 m tot 5 m hoger ligt dan zijn perceel.

44.1. Ter hoogte van de woning van [appellant sub 12] is in het saneringsplan, dat gelijktijdig met het tracébesluit is vastgesteld, voorzien in een geluidbeperkende maatregel in de vorm van een geluidscherm. De Afdeling begrijpt het betoog van [appellant sub 12] over de geluidswal daarom zo dat het tevens is gericht tegen het besluit waarbij het saneringsplan is vastgesteld.

44.2. Zoals hiervoor onder 3 en onder 33.2 is overwogen, vindt het saneringsplan zijn grondslag in afdeling 11.3.6 van de Wet milieubeheer. De woning van [appellant sub 12] is een saneringsobject als bedoeld in artikel 11.57, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer. Uit het akoestisch onderzoek bij het saneringsplan volgt dat vanwege het overschrijden van de streefwaarden bij saneringsobjecten op grond van artikel 11.59 geluidbeperkende maatregelen moeten worden getroffen. Deze maatregelen zijn in het saneringsplan opgenomen. Uit het saneringsplan volgt dat ter plaatse van de Oosterhoutseweg zal worden voorzien in een geluidbeperkende maatregel in de vorm van een scherm van 2 m hoog en 100 m lang dat niet transparant zal worden uitgevoerd.

44.3. Voor de inpassing van geluidschermen in het landschap is aangesloten bij het Landschapsplan, dat een bijlage bij de toelichting van het tracébesluit is. Zoals ook onder 33.6 is overwogen is uitgangspunt dat geluidschermen niet transparant worden uitgevoerd en worden voorzien van klimbeplanting. De minister heeft in het verweerschrift toegelicht dat er geen aanleiding is om ter hoogte van de woning van [appellant sub 12] van het uitgangspunt dat de schermen niet transparant worden uitgevoerd af te wijken. Daarbij wijst de minister erop dat de woning op ongeveer 39 m van het tracé ligt en dat hij de impact van een scherm van 2 m hoog op de lichtinval op die afstand beperkt acht. Verder brengt de minister naar voren dat er al bomen en struikgewas staan tussen de woning en de Oosterhoutseweg evenals populieren tussen de Oosterhoutseweg en het tracé. Het tracé wijzigt ter hoogte van de woning van [appellant sub 12] niet.

De Afdeling ziet gelet op deze toelichting geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen vasthouden aan het uitgangspunt dat het geluidscherm niet-transparant wordt uitgevoerd.

Het betoog faalt.

44.4. In artikel 11.60, derde lid, van de Wet milieubeheer is bepaald dat de minister bij zijn beslissing over de vaststelling van het saneringsplan moet aangeven binnen hoeveel tijd na het onherroepelijk worden van het saneringsplan, de saneringsmaatregelen uit het saneringsplan

getroffen moeten zijn.

In artikel 2 van het saneringsbesluit is overeenkomstig die bepaling opgenomen dat de saneringsmaatregelen binnen 10 jaar na het onherroepelijk worden van het besluit dienen te zijn getroffen.

Het exacte moment van uitvoering binnen dat tijdvak hoeft daarbij niet te worden vastgelegd. Dit betreft naar het oordeel van de Afdeling een uitvoeringsaspect dat de minister in zijn belangenafweging moet betrekken.

Afspraken over de uitvoering worden gemaakt in de overeenkomsten die de minister sluit met de uitvoerders en in de vergunningen die voor de uitvoering van de werkzaamheden nog verleend moeten worden. De minister heeft in het verweerschrift toegelicht dat het moment waarop het geluidscherm binnen de in het saneringsbesluit voorgeschreven termijn wordt gerealiseerd nog niet duidelijk is omdat er nog geen aannemer bekend is. De minister hanteert bij het sluiten van een contract met de aannemer het uitgangspunt dat er zo weinig mogelijk eisen aan de volgorde van de planning wordt gesteld. De eisen die aan de aannemer worden gesteld maken ook geen onderdeel uit van het saneringsbesluit en -plan.

In de toelichting bij het saneringsplan staat dat naar verwachting in 2022 zal worden gestart met de eerste saneringsmaatregel. De planning is indicatief. Ook is in de toelichting ingegaan op de hinder vanwege de uitvoering van het saneringsplan. De minister heeft deze aspecten dus betrokken bij de belangenafweging. Er is geen aanleiding voor het oordeel dat de minister het saneringsplan vanwege deze aspecten niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

Het betoog faalt.

Beroepsgronden tegen het tracébesluit

45. [appellant sub 12] brengt naar voren dat beter kan worden voorzien in een klaverblad dan in een verbindingsboog bij het knooppunt Hooipolder omdat het verkeer tussen Waalwijk en Breda op de A59 nog steeds hinder ondervindt van verkeerslichten. Daardoor staat het verkeer ter hoogte van zijn woning vast. Hij stelt daarnaast dat afslag 34 Raamsdonksveer bij dit knooppunt behouden moet blijven om sluipverkeer in Oosterhout, Raamsdonksveer, Raamsdonk en Waspik te voorkomen.

45.1. Deze beroepsgronden begrijpt de Afdeling zo dat deze zijn gericht tegen het tracébesluit.

45.2. Het tracébesluit voorziet in de realisatie van een verbindingsboog tussen de A59 West en de A27 richting Utrecht. Als gevolg van de realisatie van deze verbindingsboog zal afslag 34 Raamsdonksveer komen te vervallen. De minister heeft in de Nota van Antwoord toegelicht dat door deze maatregelen de afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten beter zal zijn, waar het verkeer op de A59 ook profijt van zal hebben. Het betoog van [appellant sub 12] geeft geen aanleiding voor de conclusie dat onjuist te achten.

In paragraaf 5.1 van het deelrapport Verkeer, dat een bijlage is bij de toelichting van het tracébesluit, is ingegaan op de gevolgen van deze aanpassingen bij het knooppunt Hooipolder voor het onderliggende wegennet. Daarin is in aanmerking genomen dat de wijzigingen op een aantal wegen zullen leiden tot een afname van het verkeer en op een aantal wegen tot een toename van het verkeer. Die toename heeft de minister aanvaardbaar geacht, omdat wordt voldaan aan de principes van Duurzaam Veilig of omdat de betrokken weg geschikt is om die verkeerstoename te verwerken. Het betoog van [appellant sub 12] geeft geen aanleiding voor de conclusie dat de minister zich in zoverre niet op het deelrapport Verkeer heeft mogen baseren.

Er is daarom geen grond voor het oordeel dat de minister het tracébesluit niet heeft mogen

nemen.

Het betoog faalt.

Conclusie

46. Het beroep van [appellant sub 12] is ongegrond.

47. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van Pellikaan Onroerend Goed Beheer B.V.

48. Pellikaan Onroerend Goed Beheer B.V. (hierna: Pellikaan) is eigenaresse en verhuurster van diverse bedrijfsverzamelgebouwen op het bedrijventerrein Avelingen-West. Zij richt zich in haar beroepschrift tegen het geluidsschermbesluit dat in het tracébesluit aan de westzijde van de A27 ter hoogte Gorinchem, bij het Kanaal van Steenenhoek, is voorzien.

Niet te beoordelen beroepsgronden

49. Naast het geluidsschermbesluit dat aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem is voorzien, heeft Pellikaan zich in haar beroepschrift ook gericht tegen het geluidsschermbesluit dat is voorzien aan de westzijde van de A27 bij het knooppunt Gorinchem, verbingsboog A27 - A15 vanuit Utrecht richting Rotterdam. De beroepsgronden over dit geluidsschermbesluit heeft Pellikaan, gelet op de grote afstand tussen dit geluidsschermbesluit en het bedrijventerrein Avelingen-West, ter zitting ingetrokken.

Ook heeft Pellikaan in haar beroepschrift gesteld dat om het tracébesluit te kunnen uitvoeren een deel van haar gronden zal moeten worden onteigend. Wat zij over deze onteigening naar voren heeft gebracht, heeft Pellikaan in haar nadere memorie ingetrokken.

Tot slot heeft Pellikaan in haar nadere memorie gewezen op uitspraken van de Afdeling over het Programma Aanpak Stikstof 2015-2021 (hierna: het PAS). Ter zitting heeft Pellikaan vermeld dat wat zij in haar nadere memorie over het PAS heeft opgenomen, geen beroepsgrond betreft.

In het onderstaande zal de Afdeling daarom uitsluitend ingaan op de beroepsgronden van Pellikaan over het geluidsschermbesluit dat is voorzien aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem.

De maatvoering van het geluidsschermbesluit

50. Pellikaan stelt in haar beroepschrift dat onduidelijkheid bestaat over de maatvoering van het geluidsschermbesluit. Ter onderbouwing voert zij aan dat in de "Nota van Antwoord A27 Houten-Hoopolder; Zienswijzen Ontwerpbesluit en Ontwerpsaneringsplan" (hierna: de Nota van Antwoord) is vermeld dat over een totale lengte van 11,9 km op 21 locaties langs de rijkswegen nieuwe geluidschermen worden aangebracht. In de Nota van Wijziging en MER-validatie, die als bijlage 7 bij de toelichting op het tracébesluit is gevoegd, is daarentegen vermeld dat over een totale lengte van 12,8 km op 23 locaties langs de A27, A59 en A15 nieuwe geluidschermen worden aangebracht, aldus Pellikaan. Omdat de totale lengte van de geluidschermen en het aantal locaties in beide teksten niet overeenkomen, is het volgens Pellikaan niet duidelijk wat precies de lengte is van het scherm dat aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem zal worden gerealiseerd.

50.1. De stelling van Pellikaan dat onduidelijkheid bestaat over de maatvoering van het geluidsschermbesluit, deelt de Afdeling niet. In artikel 7 van het tracébesluit zijn de geluidmaatregelen die onderdeel zijn van het tracébesluit vermeld. Tabel 7.2 bevat de geluidbeperkende maatregelen in de vorm van

geluidschermen. In deze tabel is vermeld dat aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem bij km 35,56 tot km 35,98 een geluidscherm is voorzien met een lengte van 420 m en een hoogte van 2 m. Dat in de Nota van Antwoord en de Nota van Wijziging en MER-validatie een verschillende totale lengte van de geluidschermen is vermeld die in het tracébesluit zijn voorzien, betekent naar het oordeel van de Afdeling niet dat onduidelijkheid bestaat over de maatvoering van het geluidscherm dat aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem is voorzien. De maatvoering van dit geluidscherm volgt uit tabel 7.2 van het tracébesluit.

Het betoog faalt.

Geluidbeperkende effecten van het geluidscherm en alternatieven

51. Pellikaan plaatst tevens vraagtekens bij de noodzaak van het geluidscherm. Zij verwijst hierbij naar de bij de toelichting op het tracébesluit gevoegde memo "Resultaten akoestisch onderzoek op referentiepunten TB A27 Houten Hooipolder". Uit dit memo blijkt volgens Pellikaan dat als onderdeel van het tracébesluit de hoogte van geluidproductieplafonds nabij de A27 naar beneden is bijgesteld. Hiertoe bestaat echter geen noodzaak, omdat op basis van de Wet milieubeheer niet is vereist dat bestaande geluidproductieplafonds naar beneden worden bijgesteld om zo het geluidniveau te verbeteren, aldus Pellikaan. Een verbetering van het geluidniveau is voor de bedrijven die zijn gesitueerd aan de achterzijde van het geluidscherm bij het Kanaal van Steenenhoek volgens Pellikaan ook niet relevant, omdat bedrijfspanden geen geluidgevoelige objecten zijn als bedoeld in de Wet milieubeheer.

Pellikaan wijst er daarnaast op dat in het ontwerp-tracébesluit het geluidscherm aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem een lengte had van 305 m. In het vastgestelde tracébesluit is dit zonder nadere motivering verlengd naar 420 m, aldus Pellikaan.

In haar nadere memorie betoogt Pellikaan voorts dat diverse alternatieven en nieuwe technieken beschikbaar zijn om verkeerslawaai te reduceren, waardoor de realisatie van het geluidscherm wellicht niet noodzakelijk is. Zij wijst hierbij naar een krantenartikel over de mogelijkheid om gebruik te maken van een nieuw soort steen dat geluid afbuigt waarmee het verkeersgeluid afneemt. Dit nieuw soort steen kan worden verwerkt in de weg zelf, maar ook in een geluidwal, aldus Pellikaan. Volgens haar kan dan mogelijk worden volstaan met een geluidwal van slechts 1 m hoog.

51.1. De reden om te kiezen voor een geluidscherm aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem is nader onderbouwd in paragraaf 8.2.1 van het deelrapport Specifiek, betreffende het zogenoemde geluidcluster Gorinchem West. In die paragraaf is vermeld dat in dit geluidcluster aan de westzijde van de A27 twee saneringsobjecten zijn gelegen als bedoeld in artikel 11.57 van de Wet milieubeheer. Dit betreffen blijkens bijlage C bij het deelrapport Specifiek de locaties aan de [locatie 12] en 11 te Gorinchem. Dit zijn saneringsobjecten als bedoeld in artikel 11.57, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer waar de geluidbelasting vanwege de A27 bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 65 dB. Omdat het tracébesluit nabij deze saneringsobjecten voorziet in een wijziging van geluidproductieplafonds op referentiepunten langs de A27, is in dit geval op basis van de zogenoemde gekoppelde sanering als bedoeld in artikel 11.42 van de Wet milieubeheer onderzocht of met geluidbeperkende maatregelen de geluidbelasting vanwege de A27 op de gevel van de twee saneringsobjecten kan worden beperkt tot de in artikel 11.59, eerste lid, van de Wet milieubeheer vermelde saneringsstreefwaarde van 60 dB.

In het deelrapport Specifiek zijn in paragraaf 8.1 allereerst de effecten onderzocht van een bronmaatregel in de vorm van tweelaags ZOAB. Blijkens bijlage C bij het deelrapport Specifiek wordt met deze bronmaatregel bij de twee saneringsobjecten in het geluidcluster Gorinchem West de geluidbelasting vanwege de A27 niet beperkt tot de saneringstreefwaarde van 60 dB. In het deelrapport Specifiek zijn in paragraaf 8.2.1 daarom de effecten onderzocht van aanvullende

afschermende maatregelen. In het deelrapport specifiek is berekend dat met een geluidsschermbaan met een lengte van 420 m en een hoogte van 2 m bij de twee saneringsobjecten aan de Parallelweg te Gorinchem de saneringsstreefwaarde van 60 dB kan worden bereikt. Dit volgt uit bijlage A en bijlage C bij het deelrapport Specifiek waar de geluidwaarden op de gevel van de twee saneringsobjecten met de in het tracébesluit voorgeschreven geluidbeperkende maatregelen zijn vermeld.

51.2. Gelet op het vorenstaande is het geluidsschermbaan aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem benodigd om bij de saneringsobjecten gelegen aan de [locatie 12] en Parallelweg 11 te Gorinchem de geluidbelasting vanwege de A27 te beperken tot de saneringsstreefwaarde van 60 dB. Dit heeft de minister ook toegelicht in zijn verweerschrift, waarbij de minister verwijst naar het voornoemde deelrapport specifiek. De stelling van Pellikaan dat de minister de noodzaak van het geluidsschermbaan niet heeft onderbouwd en dat in dit verband onduidelijk is op welke saneringsobjecten de minister in zijn verweerschrift doelt, deelt de Afdeling dan ook niet.

51.3. De Afdeling ziet voorts geen aanleiding Pellikaan te volgen in haar stelling dat de minister met toepassing van een nieuw soort steen de hoogte van het geluidsschermbaan had kunnen beperken tot 1 m dan wel de realisatie van het geluidsschermbaan mogelijk zelfs achterwege had kunnen laten. De Afdeling verwijst hierbij naar artikel 10, eerste lid, van de Regeling geluid milieubeheer, waarin is bepaald dat als geluidbeperkende maatregel als bedoeld in artikel 11.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer worden aangewezen de maatregelen bedoeld in de tabellen 1, 2 en 3 van bijlage 3 bij de Regeling geluid milieubeheer. Zoals Pellikaan zelf ook onderkent in haar nadere memorie, is de door haar voorgestelde geluidbeperkende maatregel (nog) niet in de Regeling geluid milieubeheer opgenomen. Dit heeft tot gevolg dat de minister deze maatregel niet in het tracébesluit als geluidbeperkende maatregel had kunnen opnemen. De door Pellikaan ter zitting geuite wens om de door haar genoemde geluidbeperkende maatregel alsnog mee te nemen bij de uitvoering van het tracébesluit, indien deze maatregel op dat moment wel is opgenomen in de Regeling geluid milieubeheer, staat ter vrije keuze van de minister. Deze wens kan in deze procedure, waarin het tracébesluit zoals de minister dat op 20 december 2018 heeft vastgesteld ter beoordeling voorligt, niet tot een vernietiging van het tracébesluit leiden. De Afdeling toetst dit tracébesluit immers aan de op het moment van de vaststelling van het tracébesluit geldende regelgeving.

51.4. Wat betreft de verwijzing van Pellikaan naar het ontwerp-tracébesluit overweegt de Afdeling verder als volgt.

In het ontwerp-tracébesluit was aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem tussen km 35,62 en km 35,93 een geluidsschermbaan voorzien met een lengte van 305 m en een hoogte van 3,5 m. Uit paragraaf 8.2.1 van het deelrapport Specifiek behorende bij het ontwerp-tracébesluit blijkt dat ook met dit geluidsschermbaan bij de saneringsobjecten gelegen aan de [locatie 12] en Parallelweg 11 te Gorinchem de geluidbelasting kon worden beperkt tot de saneringsstreefwaarde van 60 dB. De minister heeft in het verweerschrift toegelicht dat in het vastgestelde tracébesluit echter is gekozen voor een geluidsschermbaan met een lengte van 420 m en een hoogte van 2 m, omdat dit een meer doelmatige maatregel is dan het in het ontwerp-tracébesluit opgenomen geluidsschermbaan. Dat wil zeggen dat dit geluidsschermbaan minder kost en daarmee toch de saneringsstreefwaarde wordt behaald, zo staat in het verweerschrift.

Het komt de Afdeling niet onaannemelijk voor dat het in het vastgestelde tracébesluit opgenomen geluidsschermbaan gelet op de 1,5 m lagere hoogte, financieel doelmatiger is dan het geluidsschermbaan zoals dat in het ontwerp-tracébesluit was voorzien. De Afdeling acht gelet hierop de keuze van de minister voor deze andere maatvoering van het geluidsschermbaan niet onredelijk.

51.5. De betogen falen.

Effecten van het geluidsschermbaan op de zichtbaarheid van het bedrijventerrein Avelingen-West

52. Hiervoor is ingegaan op de geluidreducerende effecten van het geluidsschermbaan dat is voorzien aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem. De vervolgvraag is op welke wijze de minister bij de keuze voor dit geluidsschermbaan rekening heeft gehouden met de belangen van Pellikaan bij een onbelemmerd zicht vanaf de A27 op het bedrijventerrein Avelingen-West. Pellikaan betoogt in dit verband dat het geluidsschermbaan tot gevolg heeft dat het zicht op het bedrijventerrein zodanig wordt belemmerd dat dit negatieve gevolgen heeft voor de verhuurbaarheid van het bedrijventerrein met mogelijk uiteindelijk zelfs leegstand van haar bedrijfsgebouwen tot gevolg. Zo vreest Pellikaan dat bedrijven als gevolg van de realisatie van het geluidsschermbaan zullen verhuizen naar bedrijventerreinen elders in de regio.

Ook indien het geluidsschermbaan transparant wordt uitgevoerd, zal dit volgens Pellikaan niet tot gevolg hebben dat het zicht op het bedrijventerrein behouden blijft. Een transparant scherm zal namelijk na verloop van tijd minder transparant worden door verkleuring en aanslag, aldus Pellikaan. In haar nadere memorie stelt zij in dit verband dat de minister bij een transparant scherm een onderhoudsplan dient op te stellen om het scherm regelmatig schoon te maken.

Verder stelt Pellikaan dat in onder meer de Nota van Antwoord is vermeld dat de nieuwe en bestaande geluidschermen zullen worden voorzien van begroeiing. Ook dit zal het zicht op het bedrijventerrein wegnemen, aldus Pellikaan.

52.1. In artikel 13, eerste lid, van het tracébesluit is het volgende bepaald:

"Ten behoeve van de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing worden de volgende generieke maatregelen gerealiseerd:

[...]

i. Nieuwe geluidschermen en bestaande geluidschermen worden aan omgevingszijde en aan wegzijde voorzien van klimbeplanting, met uitzondering van de delen van de geluidschermen die zich bevinden op de kruisingen met dwarsstructuren (wegen en watergangen). Deze worden rechtopstaand, transparant uitgevoerd en hebben een absorberende werking.

j. Achter nieuwe geluidschermen komt - indien daartoe ruimte is - opgaande beplanting (als aanvulling op de klimbeplanting). Dit geldt niet voor transparante delen van schermen.

[...]"

52.2. De minister heeft in het verweerschrift en ter zitting bevestigd dat uit artikel 13, eerste lid, onder i, van het tracébesluit volgt dat het geluidsschermbaan dat is voorzien aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem bij het Kanaal van Steenenhoek, van waaraf zicht bestaat op het bedrijventerrein Avelingen-West, transparant en zonder klimbeplanting wordt uitgevoerd. Ter plaatse zal, anders dan Pellikaan vreest, gelet op artikel 13, eerste lid, onder j, van het tracébesluit achter het geluidsschermbaan geen opgaande beplanting worden gerealiseerd.

52.3. De minister heeft daarnaast in zijn nadere memorie en ter zitting bevestigd dat de geluidschermen die transparant worden uitgevoerd, worden voorzien van een anti-graffiti-coating en no-drop-coating. Naar aanleiding van de ter zitting door Pellikaan geuite vrees dat hiermee niet kan worden voorkomen dat het geluidsschermbaan wordt bespoten, heeft de minister ter zitting voorts toegezegd dat op het moment dat het geluidsschermbaan wordt gerealiseerd, een onderhoudsplan zal worden opgesteld om zo de transparantie van het scherm ook op langere termijn te behouden. Dit onderhoudsplan kan op verzoek van Pellikaan aan haar ter inzage worden gegeven, zo heeft de minister ter zitting bevestigd.

52.4. De Afdeling ziet geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister ondanks de transparante uitvoering van het scherm en de in dit verband gedane toezeggingen wat betreft het onderhoud van het scherm, toch een zwaarder gewicht had moeten toekennen aan de belangen van Pellikaan bij het behoud van een zoveel mogelijk onbelemmerd zicht op het bedrijventerrein Avelingen-West. Daarbij wijst de Afdeling erop dat het bedrijventerrein ter hoogte van het voorziene geluidscherm niet direct grenst aan de A27, maar zich op enkele honderden meters afstand bevindt, waarbij vanaf de brug over het Kanaal van Steenenhoek uitsluitend zicht bestaat op de rand van het bedrijventerrein. De gebouwen aan de rand van het bedrijventerrein zijn in de huidige situatie bovendien op enkele delen al verminderd zichtbaar als gevolg van de afscherpende werking van enkele bomen. Gelet op voornoemde omstandigheden, acht de Afdeling niet aannemelijk dat het effect van het geluidscherm op de zichtbaarheid en daarmee op de verhuurbaarheid van het bedrijventerrein zodanig zal zijn, dat de door de minister gemaakte belangenafweging bij de keuze voor dit geluidscherm als onevenwichtig moet worden beschouwd. Daarbij acht de Afdeling ook van belang dat, zoals hiervoor onder 51.1 is overwogen, met het geluidscherm wordt bereikt dat voor twee saneringsobjecten de wettelijke saneringsstreefwaarde van 60 dB kan worden behaald. Ook gelet op deze geluidreductie heeft de minister de bezwaren van Pellikaan over het zicht op het bedrijventerrein Avelingen-West in redelijkheid niet overwegend kunnen achten.

52.5. In dit verband wijst de Afdeling er tot slot op dat indien Pellikaan van mening is dat zij schade lijdt of zal lijden als gevolg van de realisatie van het geluidscherm, zij een verzoek om schadevergoeding bij de minister kan indienen op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit.

52.6. De betogen falen.

Conclusie

53. Het beroep van Pellikaan is ongegrond.

54. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van Ocean Outdoor Nederland B.V.

55. Ocean Outdoor Nederland B.V. (hierna: Ocean) is eigenaresse van twee reclamemasten langs de A27. Een reclamemast bevindt zich langs de oostelijke rijbaan van de A27 nabij km 35,65 en de andere reclamemast langs de westelijke rijbaan nabij km 35,85. Ocean vreest dat als gevolg van het tracébesluit de exploitatiemogelijkheden van de reclamemasten negatief worden beïnvloed onder meer als gevolg van verminderd zicht op de reclamemasten.

Reclamemast oostzijde van de A27 nabij km 35,65

- Maatregelvlak "Tijdelijke maatregelen en voorzieningen"

56. Ocean wijst erop dat de reclamemast aan de oostzijde van de A27 op detailkaart 12 behorende bij het tracébesluit is gesitueerd binnen het maatregelvlak "Tijdelijke maatregelen en voorzieningen" waar een tijdelijk werkterrein is voorzien. Ocean vreest dat de werkzaamheden ter plaatse van het tijdelijke werkterrein tot gevolg kunnen hebben dat de elektriciteitskabels richting de reclamemast worden beschadigd. Ook vreest Ocean dat zij als gevolg van het tijdelijke werkterrein de reclamemast niet dan wel minder goed kan bereiken. Daarbij wijst zij erop dat de reclameboodschappen die op de mast worden weergegeven niet zijn gedigitaliseerd. Het tijdelijke werkterrein moet daarom tijdens de werkzaamheden regelmatig betreden kunnen worden om de reclameboodschappen te kunnen aanpassen, aldus Ocean. Verder vreest Ocean dat het tijdelijke werkterrein de zichtbaarheid van de reclamemast kan belemmeren, onder meer als gevolg van het plaatsen van schermen in de nabijheid van de mast.

- 56.1. Het maatregelvlak "Tijdelijke maatregelen en voorzieningen" dat is gesitueerd ter plaatse van de reclamemast aan de oostzijde van de A27 is blijkens tabel 4.1 van het tracébesluit benodigd om het kunstwerk Kanaal van Steenhoek te verbreden. Dat voor deze verbreding en daarmee ook voor de realisatie van het tijdelijke werkterrein een noodzaak bestaat, heeft Ocean niet bestreden.
- 56.2. De minister heeft ter zitting bevestigd dat de reclamemast van Ocean ter plaatse van het tijdelijke werkterrein ook tijdens de uitvoering van het tracébesluit ongehinderd kan blijven staan. Zo zal volgens de minister met de uitvoerend aannemer worden afgesproken dat de reclamemast en de elektriciteitskabels naar de reclamemast niet mogen worden beschadigd. Ook zal de uitvoerend aannemer worden verplicht toe te staan dat Ocean de reclamemast kan bereiken om de reclameboodschappen te wijzigen, zo heeft de minister ter zitting bevestigd. De minister heeft in dit verband desgevraagd ter zitting toegezegd dat, indien Ocean dit wenst, met haar in overleg kan worden getreden over de afspraken die met de aannemer zullen worden gemaakt om de bereikbaarheid van de reclamemast ook tijdens de uitvoering van de werkzaamheden te garanderen.
- 56.3. Voorts heeft de minister in het verweerschrift gesteld dat tijdens de realisatie van het tracébesluit rekening zal worden gehouden met de zichtbaarheid van de reclamemast en dat er geen reden is om aan te nemen dat de zichtbaarheid tijdens de werkzaamheden anders wordt. De Afdeling ziet gelet op de omstandigheid dat de reclamemast ruim boven de A27 uitsteekt, geen reden om hieraan te twijfelen.
- 56.4. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de realisatie van het tijdelijk werkterrein bij de reclamemast aan de oostzijde van de A27 voor Ocean een zodanig nadeel oplevert, dat de minister het tracébesluit in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Daarbij wijst de Afdeling erop dat voor zover Ocean meent schade te lijden of te zullen lijden als gevolg van de realisatie van het tijdelijke werkterrein, zij de mogelijkheid heeft op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister in te dienen.

De betogen falen.

- Geluidscherm oostzijde A27

57. Ocean wijst er voorts op dat nabij de reclamemast aan de oostzijde van de A27 een geluidscherm is voorzien met een hoogte van 6 m. Ocean vreest dat dit geluidscherm een verminderd zicht op de reclamemast tot gevolg heeft. In dit verband betoogt Ocean dat zij twijfelt aan de noodzaak van het geluidscherm. Volgens Ocean is de reclamemast aan de oostzijde van de A27 gesitueerd bij een geluidgezoneerd industrieterrein. Ter plaatse bevinden zich geen geluidgevoelige objecten, aldus Ocean. Op grotere afstand bevindt zich wel een woonwijk, maar deze woonwijk ondervindt volgens Ocean al geluidhinder van een nabijgelegen spoorweg. In haar nadere memorie stelt Ocean dat het geluid afkomstig van de spoorweg 65 tot 69 dB bedraagt. Gelet op dit hoge geluidniveau, zal volgens Ocean het geluid van de spoorweg het geluid van de A27 volledig overstemmen, waardoor het realiseren van een geluidscherm bij de A27 geen merkbare geluidreductie zal bewerkstelligen en derhalve niet noodzakelijk is.

Voor zover wel een noodzaak bestaat voor de realisatie van het geluidscherm, is volgens Ocean niet onderbouwd waarom het scherm 6 m hoog dient te zijn. Blijkens het bij het tracébesluit gevoegde akoestisch onderzoek kan in ieder geval worden volstaan met een hoogte van 5 m, aldus Ocean. Indien de minister ter onderbouwing van de gekozen 6 m verwijst naar gemaakte bestuurlijke afspraken, dan zijn deze afspraken volgens Ocean ten onrechte niet nader geconcretiseerd en is evenmin onderbouwd in hoeverre hierbij rekening is gehouden met de nadelige effecten van het hogere geluidscherm op de zichtbaarheid van de reclamemast.

57.1. In tabel 7.2 van het tracébesluit is vermeld dat bij de oostelijke (parallel)rijbaan ter hoogte van Gorinchem van km 35,66 tot 36,45 een geluidscherm wordt gerealiseerd met een lengte van 800 m en een hoogte van 6 m.

57.2. De reden om te kiezen voor dit geluidscherm is nader onderbouwd in het deelrapport Specifiek. In dit geval is het zogenoemde geluidcluster Gorinchem Oost relevant. In paragraaf 8.2.2 van het deelrapport Specifiek is vermeld dat zich in dit geluidcluster 1.044 woningen bevinden waar ook na het treffen van bronmaatregelen in de vorm van tweelaags ZOAB de geluidbelasting vanwege de A27 hoger is dan de geluidbelasting die deze geluidgevoelige objecten vanwege de A27 zouden ondervinden bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds. In een dergelijke situatie dient, zoals hiervoor onder 16.2 is overwogen, de minister gelet op het bepaalde in artikel 11.30, tweede en vierde lid, van de Wet milieubeheer te onderzoeken of geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om deze overschrijding ongedaan te maken. In paragraaf 8.2.2 van het deelrapport Specifiek zijn daarom de geluidreducerende effecten onderzocht van drie varianten voor een nieuw te realiseren geluidscherm bij het geluidcluster Gorinchem Oost variërend in een hoogte van 4, 5 en 6 m. Blijkens tabel 67 van het deelrapport Specifiek wordt met zowel een geluidscherm van 5 m als met een geluidscherm van 6 m hoog bereikt dat bij de woningen in het geluidcluster de zogenoemde toetswaarde, zijnde de geluidbelasting die de betrokken geluidgevoelige objecten vanwege de A27 ondervinden bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds, niet langer wordt overschreden.

57.3. In de verwijzing van Ocean naar de geluidhinder van een nabij het geluidcluster Gorinchem Oost gelegen spoorweg, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister ter hoogte van dit geluidcluster van de realisatie van een nieuw geluidscherm had moeten afzien. Ter onderbouwing overweegt de Afdeling het volgende.

Zoals hiervoor onder 57.2 is overwogen, is een nieuw geluidscherm aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem benodigd om aan artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer te kunnen voldoen. In dit artikellid is bepaald dat bij een wijziging van in dit geval een rijksweg een geluidproductieplafond op een zodanige waarde wordt vastgesteld dat de geluidbelasting vanwege de weg niet hoger is dan de geluidbelasting die de betrokken geluidgevoelige objecten vanwege de weg ondervinden bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds. Artikel 11.30, vijfde lid, van de Wet milieubeheer biedt voor de minister de mogelijkheid om af te wijken van het tweede lid, indien een geluidgevoelig object tevens een geluidbelasting boven de voorkeurswaarde kan ondervinden vanwege een andere geluidbron, zoals spoorwegen. In dit geval blijkt uit de door Ocean overgelegde kaart, met daarop uitsluitend het geluidniveau van de nabij het geluidcluster Gorinchem Oost gelegen spoorweg, niet dat deze spoorweg tot gevolg heeft dat in het gehele geluidcluster vanwege de spoorweg een geluidbelasting boven de voorkeurswaarde wordt ondervonden en dat het nieuwe geluidscherm wat betreft het geluid van het verkeer op de A27 in het geluidcluster in zoverre geen merkbare geluidreductie zal bewerkstelligen, zoals Ocean stelt. Gelet hierop ziet de Afdeling in de enkele verwijzing van Ocean naar het geluid van de nabijgelegen spoorweg geen reden de keuze van de minister voor de realisatie van het geluidscherm bij het geluidcluster Gorinchem Oost onredelijk te achten.

57.4. Wat betreft de hoogte van het geluidscherm blijkt, zoals hiervoor onder 57.2 is overwogen, uit tabel 67 van het deelrapport Specifiek dat met een geluidscherm van zowel 5 m als 6 m hoog bij de woningen in het geluidcluster Gorinchem Oost de zogenoemde toetswaarde als bedoeld in artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer niet langer wordt overschreden. In het tracébesluit heeft de minister gekozen voor de realisatie van een geluidscherm van 6 m hoog. In het verweerschrift heeft de minister er daarbij op gewezen dat zich in de huidige situatie aan de oostzijde van de A27 nabij de reclamemast van Ocean al een geluidscherm van 6 m hoog bevindt, welk scherm vanwege de verbreding van de A27 grotendeels dient te worden geamoveerd. De minister heeft voor het ter plaatse nieuw te realiseren geluidscherm opnieuw gekozen voor een

hoogte van 6 m, omdat hiermee volgens de minister een beter beschermingsniveau wordt bereikt. Deze stelling wordt bevestigd in bijlage C bij het deelrapport Specifiek. Uit deze bijlage blijkt dat bij meerdere woningen in het geluidcluster met een geluidscherm van 6 m hoog een hogere geluidreductie kan worden bereikt dan met een geluidscherm van 5 m hoog.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister bij zijn keuze voor een geluidscherm van 6 m hoog in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de hogere geluidreductie die met dit geluidscherm van 6 m hoog kan worden bereikt dan aan de belangen van Ocean bij een zoveel mogelijk onbelemmerd zicht op haar reclamemast. Daarbij acht de Afdeling niet alleen van belang dat zich in de huidige situatie nabij de reclamemast al een geluidscherm van 6 m hoog bevindt, maar ook dat het nieuwe geluidscherm in vergelijking met het bestaande te amoveren geluidscherm als gevolg van de verbreding van de A27 enkele meters naar achteren zal worden verplaatst. De stelling van de minister dat hiermee de zichtbaarheid van de reclamemast voor de weggebruiker zal verbeteren, komt de Afdeling niet onaannemelijk voor.

57.5. Voorts overweegt de Afdeling dat de door Ocean geuite vrees dat het nieuwe geluidscherm landschappelijk zal worden ingepast met hoge bomen en struiken die het zicht op de reclamemast kunnen wegnemen, ongegrond is. De minister heeft ter zitting naar aanleiding van deze vrees verklaard dat bij het geluidscherm dat is voorzien ter hoogte van de reclamemast van Ocean geen hoogopgaande bomen of struiken zullen worden gerealiseerd. Wel zal het geluidscherm worden voorzien van klimbeplating, maar dit groeit niet hoger dan het geluidscherm en zal daardoor het zicht op de reclamemast niet extra kunnen ontnemen.

57.6. De Afdeling concludeert gelet op het vorenstaande dat zij Ocean niet volgt in haar betoog dat de minister niet in redelijkheid een nieuw geluidscherm aan de oostzijde van de A27 nabij de reclamemast heeft kunnen mogelijk maken. Daarbij wijst de Afdeling erop dat indien Ocean meent nadelige gevolgen te ondervinden van het nieuwe geluidscherm zij, zoals hiervoor onder 56.4 is overwogen, de mogelijkheid heeft op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister in te dienen.

De betogen falen.

Reclamemast westzijde van de A27 nabij km 35,85

- Geluidscherm westzijde A27

58. Ocean wijst erop dat ook nabij haar reclamemast aan de westzijde van de A27 een geluidscherm is voorzien. Ocean twijfelt eveneens aan de noodzaak van dit geluidscherm. Zij verwijst hierbij naar het deelrapport Specifiek waarin volgens haar is vermeld dat in het geluidcluster Gorinchem West, ter hoogte van welk geluidcluster het geluidscherm is voorzien, met het treffen van bronmaatregelen in de vorm van tweelaags ZOAB op de referentiepunten aan de zijde van dit cluster al wordt voldaan aan de geldende geluidproductieplafonds. Gelet hierop is de realisatie van het geluidscherm ter plaatse volgens Ocean niet noodzakelijk. Daarnaast bevinden zich volgens Ocean in de omgeving van het voorziene geluidscherm geen geluidgevoelige objecten. Ook gelet hierop is het volgens haar volstrekt onduidelijk waarom het tracébesluit toch in de realisatie van het geluidscherm voorziet.

In haar nadere memorie heeft Ocean in dit verband voorts verwezen naar de bij het geluidcluster Gorinchem West gelegen spoorweg. De geluidreductie die met het geluidscherm zou kunnen worden bereikt, zal volgens Ocean teniet worden gedaan door het geluid afkomstig van de spoorweg.

58.1. In tabel 7.2 van het tracébesluit is vermeld dat bij de westelijke rijbaan ter hoogte van Gorinchem van km 35,56 tot 35,98 een geluidscherm is voorzien met een lengte van 420 m en een hoogte van 2 m.

58.2. Het geluidsschermbaan dat is voorzien aan de westzijde van de A27 ter hoogte van Gorinchem betreft een afschermbaan geluidmaatregel bij het zogenoemde geluidcluster Gorinchem West. Ocean stelt op zichzelf terecht dat in paragraaf 8.2.1 van het deelrapport Specifiek is vermeld dat na het treffen van bronmaatregelen op de referentiepunten aan de zijde van dit geluidcluster wordt voldaan aan de geldende geluidproductieplafonds. Dit betekent, anders dan Ocean concludeert, echter niet dat geen noodzaak bestaat voor de realisatie van een nieuw geluidsschermbaan bij dit geluidcluster. Zoals hiervoor onder 51.2 bij het beroep van Pelikaan Onroerend Goed Beheer B.V. is overwogen, is het geluidsschermbaan benodigd om bij twee saneringsobjecten in het geluidcluster Gorinchem West de geluidbelasting vanwege de A27 te beperken tot de wettelijke saneringsstreefwaarde van 60 dB. Gelet op de hoge geluidbelasting die de twee saneringsobjecten in de huidige situatie vanwege de A27 ondervinden en de geluidreductie die met het geluidsschermbaan kan worden bereikt, ziet de Afdeling in de enkele stelling van Ocean dat deze saneringsobjecten ook geluidhinder ondervinden van een nabijgelegen spoorweg, onvoldoende aanknopingspunten om Ocean te volgen in haar stelling dat voor de realisatie van het geluidsschermbaan geen noodzaak bestaat.

58.3. Evenmin deelt de Afdeling de vrees van Ocean dat het nieuwe geluidsschermbaan het zicht op haar reclamemast onaanvaardbaar zal belemmeren. Daarbij wijst de Afdeling erop dat het nieuwe geluidsschermbaan een relatief beperkte hoogte heeft van 2 m. De reclamemast van Ocean zal gelet hierop boven het geluidsschermbaan uitkomen. Daarnaast heeft de minister ter zitting bevestigd dat, zoals hiervoor onder 57.5 is overwogen, bij het geluidsschermbaan ter hoogte van de reclamemast van Ocean geen hoogopgaande bomen of struiken worden gerealiseerd.

58.4. De Afdeling concludeert gelet op het vorenstaande dat zij Ocean niet volgt in haar betoog dat de minister niet in redelijkheid een nieuw geluidsschermbaan aan de westzijde van de A27 nabij de reclamemast van Ocean heeft kunnen mogelijk maken. Ook in dit verband wijst de Afdeling erop dat indien Ocean meent nadelige gevolgen te ondervinden van het nieuwe geluidsschermbaan, zij de mogelijkheid heeft op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister in te dienen.

58.5. De betogen falen.

- Maatregelvlak "Wadi"

59. Ocean wijst er verder op dat op detailkaart 12 bij het tracébesluit aan de westzijde van de A27 nabij haar reclamemast het maatregelvlak "Wadi" is opgenomen. Zij wenst dat de minister bevestigd dat ter plaatse geen bomen en hoogopgaande begroeiing worden gerealiseerd die het zicht op de reclamemast kunnen ontnemen.

59.1. Op detailkaart 12 bij het tracébesluit is aan de westzijde van de A27 van km 35,8 tot km 36,0 een deel van de gronden grenzend aan de A27 aangeduid als "Wadi". In tabel 9.1 van het tracébesluit is vermeld dat ter plaatse een waterbergingsvoorziening wordt gerealiseerd.

59.2. De minister heeft in het verweerschrift vermeld dat het maatregelvlak wadi zal worden begroeid met gras en riet. Daarbij heeft de minister voorts bevestigd dat ter plaatse geen bomen en hoogopgaande begroeiing worden gerealiseerd, omdat die het waterbergende vermogen van de wadi kunnen aantasten. Naar aanleiding van de door Ocean geuite vrees dat bij de wadi mogelijk ook wilde planten en bomen kunnen groeien die er niet specifiek zijn aangeplant, heeft de minister ter zitting voorts toegezegd dat een onderhoudsplan zal worden opgesteld om ervoor te zorgen dat dergelijke wildgroeiende planten en bomen die het waterbergende vermogen van de wadi kunnen aantasten, worden verwijderd. Desgewenst zal volgens de minister aan Ocean inzage worden gegeven in dit onderhoudsplan.

59.3. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanleiding Ocean te volgen in haar vrees dat

het maatregelvlak wadi de zichtbaarheid van haar reclamemast aan de westzijde van de A27 zal aantasten.

Het betoog faalt.

Conclusie effecten van het tracébesluit op de zichtbaarheid van de reclamemasten

60. De betogen van Ocean bieden gelet op het vorenstaande geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de effecten van het tracébesluit op de zichtbaarheid van de reclamemasten van Ocean zodanig zijn, dat de door de minister bij dit tracébesluit gemaakte belangenafweging als onevenwichtig moet worden beschouwd. Daarbij wijst de Afdeling er aanvullend nog op dat de minister in het verweerschrift, naar aanleiding van de algemene vrees van Ocean dat het tracébesluit wellicht ook andere natuur- en/of landschapsmaatregelen bevat waarmee het zicht op de reclamemasten zou kunnen worden ontnomen, heeft vermeld dat ter plaatse van de reclamemasten binnen de grenzen van het tracébesluit geen landschappelijke inpassing is voorzien.

Programma Aanpak Stikstof

61. Ocean heeft in haar nadere memorie van 18 februari 2020 voorts gewezen op de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, waarin de Afdeling heeft geoordeeld dat de passende beoordeling die aan het PAS ten grondslag ligt niet voldoet aan de eisen die uit artikel 6 van de Habitatrichtlijn voortvloeien. Omdat het PAS ook ten grondslag ligt aan het onderhavige tracébesluit, dient dit tracébesluit ter voorkoming van een aantasting van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden te worden vernietigd, aldus Ocean.

61.1. Zoals hiervoor onder 34.1 is overwogen, is in artikel 1.6a van de Chw bepaald dat na afloop van de termijn voor het instellen van beroep geen beroepsgronden meer kunnen worden aangevoerd.

61.2. Ocean heeft in haar beroepschrift geen beroepsgrond naar voren gebracht over de mogelijk negatieve effecten van het tracébesluit op Natura 2000-gebieden. Artikel 1.6a van de Chw staat er aan in de weg dat een dergelijke beroepsgrond na de beroepstermijn alsnog naar voren wordt gebracht. De stelling van Ocean dat de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019 dateert van na de beroepstermijn, vormt geen aanleiding voor een ander oordeel. Deze omstandigheid laat onverlet dat indien wordt gevreesd voor negatieve effecten van het bestreden besluit voor Natura 2000-gebieden, dit al ten tijde van de beroepstermijn naar voren dient te worden gebracht. Artikel 1.6a van de Chw staat er op dat moment niet aan in de weg dat een dergelijke beroepsgrond na de beroepstermijn wordt aangevuld met nadere argumenten, bijvoorbeeld met een verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019. Een dergelijke situatie is wat betreft het beroep van Ocean echter niet aan de orde, aangezien zij tijdens de beroepstermijn geen beroepsgrond naar voren heeft gebracht over mogelijk negatieve effecten van het tracébesluit op Natura 2000-gebieden.

De Afdeling concludeert dan ook dat het betoog van Ocean dat het tracébesluit ter voorkoming van een aantasting van Natura 2000-gebieden dient te worden vernietigd, gelet op artikel 1.6a van de Chw buiten inhoudelijke beoordeling dient te blijven, nog daargelaten de vraag of de normen in de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) over de bescherming van Natura 2000-gebieden ook strekken ter bescherming van de belangen van Ocean.

Inlassen zienswijze

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

Conclusie

63. Het beroep van Ocean is ongegrond.

64. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

De beroepen van [appellante sub 15] en [appellante sub 16]

65. [appellante sub 15] heeft een autodemontagebedrijf aan de [locatie 12] te [plaats]. [appellante sub 16] is eigenaresse en gebruikster van verschillende percelen aan de Schelluinsestraat en de Parallelweg te Gorinchem. [appellante sub 15] en [appellante sub 16] vrezen dat het tracébesluit negatieve gevolgen heeft voor hun bedrijfsvoering vanwege onder meer verlies van gronden en een verminderde bereikbaarheid van hun bedrijfslocaties gedurende de uitvoering van het tracébesluit.

Tijdelijk werkterrein

66. [appellante sub 15] wijst erop dat in het tracébesluit een deel van haar bedrijfslocatie aan de Parallelweg is aangeduid als "Tijdelijke maatregelen en voorzieningen", waar blijkens tabel 4.1 van het tracébesluit een tijdelijk werkterrein is voorzien ten behoeve van de verbreding van het kunstwerk Kanaal van Steenenhoek. [appellante sub 15] betoogt dat de minister onvoldoende heeft onderbouwd waarom specifiek haar bedrijfslocatie moet worden benut voor een tijdelijk werkterrein. Volgens [appellante sub 15] bevinden zich in de omgeving meerdere percelen die minder intensief worden gebruikt en die eveneens geschikt zijn voor de realisatie van een tijdelijk werkterrein. Ook kan het tijdelijk werkterrein wellicht in de lengte worden beperkt om zo een deel van haar bedrijfslocatie te ontzien, aldus [appellante sub 15]. Zij voert in dit verband aan dat het tijdelijk werkterrein grote negatieve gevolgen heeft voor haar bedrijfsvoering, omdat zij de gronden waar het werkterrein is voorzien gedurende een groot aantal jaar niet meer voor haar bedrijfsvoering kan benutten.

Ook [appellante sub 16] heeft in haar beroepschrift gewezen op het tijdelijk werkterrein dat in het tracébesluit is opgenomen ten behoeve van de verbreding van het kunstwerk Kanaal van Steenenhoek. Dit tijdelijk werkterrein is gedeeltelijk gesitueerd ter hoogte van de zogenoemde keerlus die [appellante sub 16] voor haar bedrijf in gebruik heeft. In haar beroepschrift heeft zij gewezen op de gevolgen hiervan voor haar bedrijfsvoering en heeft zij - net als [appellante sub 15] - gewezen op mogelijke alternatieve locaties voor het tijdelijk werkterrein. Ter zitting heeft zij haar beroepsgronden in zoverre ingetrokken. Ter zitting heeft [appellante sub 16] verklaard dat haar beroep uitsluitend nog betrekking heeft op de bereikbaarheid van de Schelluinsestraat gedurende de uitvoering van het tracébesluit. Dit aspect zal de Afdeling hierna onder 68 beoordelen.

66.1. Anders dan [appellante sub 15] in haar beroepschrift heeft gesteld, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister onvoldoende heeft onderbouwd waarom een deel van de bedrijfslocatie van [appellante sub 15] dient te worden benut als tijdelijk werkterrein. Dit tijdelijk werkterrein is, zoals is vermeld in tabel 4.1 van het tracébesluit, benodigd om het kunstwerk Kanaal van Steenenhoek te verbreden. In het verweerschrift en ter zitting heeft de minister gesteld dat het tijdelijk werkterrein aan weerszijden van het Kanaal van Steenenhoek is gesitueerd, omdat het kunstwerk aan weerszijden direct met machines bereikbaar moet zijn om de benodigde aanpassingen aan het kunstwerk te kunnen uitvoeren. Aangezien het kunstwerk over de volledige lengte wordt aangepast, dient het kunstwerk ook over de volledige lengte voor de uitvoerend aannemer bereikbaar te zijn, aldus de minister. [appellante sub 15] heeft deze toelichting van de minister niet bestreden. Gelet hierop bestaat geen aanleiding aan de noodzaak van het tijdelijk werkterrein op de bedrijfslocatie van [appellante sub 15] te twijfelen.

66.2. Resteert de vraag wat de gevolgen van het tijdelijk werkterrein zijn voor de bedrijfsvoering van [appellante sub 15]. De Afdeling stelt op basis van een luchtfoto vast dat op het moment dat het tijdelijk werkterrein in gebruik is, het grootste deel van de bedrijfslocatie voor het stallen van sloopauto's beschikbaar blijft. Gelet hierop gaat de Afdeling ervan uit dat [appellante sub 15] haar bedrijfsactiviteiten ter plaatse zal kunnen blijven voortzetten. De Afdeling ziet geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de schade die [appellante sub 15] als gevolg van het tracébesluit zal lijden desondanks zodanig groot is, dat moet worden geoordeeld dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Daarbij wijst de Afdeling er tevens op dat de minister ter zitting heeft gesteld dat de verwachting is dat niet gedurende de gehele periode van uitvoering van het tracébesluit werkzaamheden aan het kunstwerk over het Kanaal van Steenenhoek zullen worden verricht. Deze werkzaamheden zullen een kortere periode beslaan van naar verwachting ongeveer één jaar, aldus de minister. Voor de schade die [appellante sub 15] dan lijdt, kan zij op grond artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen.

66.3. Gelet op het vorenstaande concludeert de Afdeling dat wat [appellante sub 15] heeft aangevoerd geen aanknopingspunten biedt om de keuze van de minister om een deel van haar bedrijfslocatie aan te wijzen als tijdelijk werkterrein onredelijk te achten.

De betogen falen.

Definitief verlies van gronden

67. [appellante sub 15] wijst er in haar beroepschrift tevens op dat als gevolg van de verbreding van de A27 ook een deel van haar bedrijfslocatie definitief verloren zal gaan. Ter zitting heeft [appellante sub 15] op dit punt erkend dat het gaat om een smalle strook grond, zijnde een gering deel van haar bedrijfslocatie. De Afdeling ziet gelet hierop ook op dit punt geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister het tracébesluit in zoverre met het oog op de bedrijfsbelangen van [appellante sub 15] niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Daarbij wijst de Afdeling erop dat [appellante sub 15] voor het deel van haar bedrijfslocatie dat definitief zal worden verworven, op grond van de onteigeningswet schadeloos zal worden gesteld.

Bereikbaarheid van de Schelluinsestraat gedurende de uitvoering van het tracébesluit

68. [appellante sub 15] en [appellante sub 16] vrezen voorts dat hun bedrijfslocaties gedurende de uitvoering van het tracébesluit minder goed bereikbaar zijn. [appellante sub 16] stelt in dit verband dat het bouwverkeer richting de tijdelijke werkterreinen bij het kunstwerk Kanaal van Steenenhoek gebruik zal maken van de Schelluinsestraat. De Schelluinsestraat is volgens [appellante sub 16] op dit moment al overbelast. Volgens haar heeft de minister ten onrechte geen onderzoek gedaan naar alternatieve aanrijdroutes voor het bouwverkeer. Zo heeft [appellante sub 16] in haar zienswijze over het ontwerp-tracébesluit gewezen op de mogelijkheid om de ontsluiting naar de tijdelijke werkterreinen rechtstreeks mogelijk te maken door middel van een tijdelijke brug over het Kanaal van Steenenhoek. [appellante sub 16] en [appellante sub 15] hebben ter zitting ook gewezen op de mogelijkheid voor een alternatieve ontsluiting van het bouwverkeer via de Parallelweg gelegen aan de westzijde van de tijdelijke werkterreinen in plaats van via de Schelluinsestraat gelegen aan de oostzijde.

68.1. In het tracébesluit zijn de tijdelijke werkterreinen ter hoogte van het Kanaal van Steenenhoek aangewezen. In het tracébesluit is niet vastgelegd hoe deze tijdelijke werkterreinen worden ontsloten. Dit betreft, evenals de gevolgen voor de bereikbaarheid die gepaard gaan met de werkzaamheden tijdens de verbreding van de A27, een uitvoeringsaspect dat niet in het tracébesluit hoeft te worden vastgelegd. Zoals de minister ter zitting heeft gesteld, is het aan de uitvoerend aannemer om te bezien hoe hij de tijdelijke werkterreinen zo goed mogelijk kan bereiken en om hiervoor de eventueel benodigde vergunningen en ontheffingen aan te vragen. Dit

laat echter onverlet dat de minister de gevolgen voor de bereikbaarheid die gepaard gaan met de werkzaamheden tijdens de uitvoering van het tracébesluit in zijn belangenafweging dient te betrekken, waarbij dient te worden beoordeeld of de uitvoering van de bouwwerkzaamheden onvermijdelijk leidt tot onaanvaardbare hinder. Voor een dergelijk oordeel ziet de Afdeling wat betreft de ontsluiting van de tijdelijke werkterreinen via de Schelluinsestraat geen aanknopingspunten. Daarbij wijst de Afdeling erop dat de Schelluinsestraat een weg betreft waaraan hoofdzakelijk bedrijven zijn gevestigd en waar grootschalig vrachtverkeer niet ongebruikelijk is. Volgens de minister zullen bovendien geen grote hoeveelheden bouwmaterialen worden aangevoerd. Het tijdelijk werkterrein zal met name worden benut om het kunstwerk goed te kunnen bereiken om de werkzaamheden aan het kunstwerk zelf te kunnen uitvoeren. De Afdeling ziet geen aanknopingspunten voor het oordeel dat het bouwverkeer dat richting de tijdelijke werkterreinen rijdt op de Schelluinsestraat desondanks zodanige onaanvaardbare verkeershinder zal veroorzaken dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Daarbij overweegt de Afdeling voorts dat de minister over de aangedragen alternatieve ontsluiting door middel van een tijdelijke brug over het Kanaal van Steenenhoek heeft gesteld dat dit buitenproportionele kosten met zich brengt en daardoor niet realistisch is. Dit komt de Afdeling niet onaannemelijk voor. Het is verder aan de uitvoerend aannemer om te bezien of een alternatieve ontsluiting via de aan de westzijde van de tijdelijke werkterreinen gelegen Parallelweg ook tot de mogelijkheden behoort. Dit betreffen aspecten van de uitvoering die gelet op het vorenstaande niet in het tracébesluit behoeven te worden vastgelegd.

De betogen falen.

Trillingen, externe veiligheid, luchtvervuiling en overlast tijdens de uitvoering van het tracébesluit

69. [appellante sub 15] betoogt verder dat in de Nota van Antwoord ten onrechte niet inhoudelijk is gereageerd op haar zienswijze over trillingen, externe veiligheid, luchtvervuiling en overlast tijdens de bouw.

69.1. De Afdeling stelt vast dat in de beantwoording van de zienswijze van [appellante sub 15] inhoudelijk is gereageerd op de stelling van [appellante sub 15] in haar zienswijze dat zij van mening is dat "aspecten als trillingen, externe veiligheid, overlast tijdens de bouw en luchtvervuiling (fijnstof) ook aspecten zijn die negatief bijdragen aan het overblijvende van voornoemde kadastrale percelen." Zij heeft dit betoog zowel in haar zienswijze als in haar beroepschrift niet nader onderbouwd. De Afdeling deelt gelet hierop alsmede gelet op de reactie die de minister in de Nota van Antwoord op alle punten heeft gegeven, niet de stelling van [appellante sub 15] dat de minister in zoverre niet op haar zienswijze is ingegaan.

Het betoog faalt.

Inlassen zienswijze

70. [appellante sub 15] en [appellante sub 16] hebben zich in het beroepschrift voor het overige beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van de zienswijze. In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijze. [appellante sub 15] en [appellante sub 16] hebben in het beroepschrift, noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

Conclusie

71. De beroepen van [appellante sub 15] en [appellante sub 16] zijn ongegrond.

72. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellant sub 17]

73. [appellant sub 17], handelend onder de naam [bedrijf A], heeft een akkerbouwbedrijf aan de [locatie 13] te [plaats]. Hij wijst op de gevolgen die het tracébesluit volgens hem heeft voor zijn bedrijfsvoering en zijn woon- en leefklimaat.

Gevolgen voor de bedrijfsvoering

- Verlies van gronden

74. [appellant sub 17] vreest dat het tracébesluit tot gevolg heeft dat hij zijn bedrijfsactiviteiten moet beëindigen. Hij voert in dit verband aan dat als gevolg van het tracébesluit meer dan 2,5 ha van zijn gronden niet langer voor zijn bedrijfsactiviteiten kan worden benut. Volgens [appellant sub 17] had de minister voor de vergoeding van zijn schade niet slechts mogen verwijzen naar de onteigeningsprocedure, maar al tijdens de voorbereiding van het tracébesluit met hem in onderhandeling moeten treden en een oplossing voor het verlies aan gronden moeten aanbieden. Dit had dan wellicht kunnen betekenen dat hij al op dit moment zijn bedrijf naar een andere locatie had kunnen verplaatsen, aldus [appellant sub 17].

- 74.1. De Afdeling stelt voorop dat, zoals hiervoor onder 39.3 ook is overwogen, de minister bij de vaststelling van een tracébesluit de gevolgen van het tracébesluit voor nabijgelegen grondeigenaren en ondernemers, onder meer als gevolg van verwerving van de voor het tracébesluit benodigde gronden, dient te onderzoeken en in zijn belangenafweging dient te betrekken. Anders dan [appellant sub 17] stelt, is niet vereist dat al voor de vaststelling van het tracébesluit overeenstemming wordt bereikt over bijvoorbeeld vergoeding van de schade die een belanghebbende ten gevolge van het tracébesluit lijdt of zal lijden, dan wel dat al overeenstemming wordt bereikt over bijvoorbeeld minnelijke verwerving van gronden.
- 74.2. De minister heeft de gevolgen van het tracébesluit voor de bedrijfsvoering van [appellant sub 17] blijkens het verweerschrift in zijn belangenafweging betrokken. In het verweerschrift is vermeld dat [appellant sub 17] 16,5 ha grond in gebruik heeft voor zijn akkerbouwbedrijf. Dit heeft [appellant sub 17] ter zitting bevestigd. Van deze gronden zal, indien wordt uitgegaan van de door [appellant sub 17] genoemde 2,5 ha, ongeveer 15% benodigd zijn voor de uitvoering van het tracébesluit. Hoewel vast staat dat dit gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering van [appellant sub 17], hebben de benodigde gronden volgens de minister niet een dusdanige omvang dat de levensvatbaarheid van het bedrijf in gevaar komt. De Afdeling ziet in wat [appellant sub 17] heeft aangevoerd geen aanknopingspunten om de minister op dit punt niet in zijn standpunt te volgen. Daarbij wijst de Afdeling erop dat [appellant sub 17] voor het nadeel dat hij lijdt door verlies van grond die hij voor het tracébesluit moet afstaan op basis van volledige schadeloosstelling zal worden gecompenseerd. Daarnaast kan hij voor eventuele resterende schade op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen. Bij de schadeloosstelling zal rekening worden gehouden met de effecten die het verlies van grond heeft op de bedrijfsvoering van [appellant sub 17], zoals met de mogelijke waardevermindering van het agrarisch bedrijf als gevolg van een vermindering van het bedrijfsareaal.
- 74.3. De Afdeling concludeert gelet op het vorenstaande dat de minister in redelijkheid meer gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die met het tracébesluit zijn gemoeid dan aan de belangen van [appellant sub 17] om zijn agrarisch bedrijf in de huidige omvang ongewijzigd te kunnen voortzetten.

Het betoog faalt.

- Bereikbaarheid van het agrarisch bedrijf

75. [appellant sub 17] vreest voorts dat zijn bedrijf bij de uitvoering van het tracébesluit als

gevolg van werkzaamheden aan de Parallelweg niet dan wel slechts zeer beperkt bereikbaar zal zijn. De minister biedt op dit punt niet de gewenste duidelijkheid, aldus [appellant sub 17].

75.1. De minister heeft naar aanleiding van deze vrees ter zitting bevestigd dat het bedrijf van [appellant sub 17] tijdens de uitvoering van het tracébesluit bereikbaar blijft. Met de uitvoerend aannemer zullen afspraken worden gemaakt om deze bereikbaarheid te waarborgen, aldus de minister. Deze afspraken kan [appellant sub 17] desgewenst inzien, zo heeft de minister ter zitting vermeld. Gelet op de toezegging van de minister wat betreft de bereikbaarheid, is de vrees van [appellant sub 17] op dit punt ongegrond.

Het betoog faalt.

Gevolgen voor het woon- en leefklimaat

- Geluidhinder

76. [appellant sub 17] stelt dat het gewijzigde tracé van de A27 op dermate korte afstand van zijn woning is gesitueerd dat dit zal zorgen voor een onaantvaardbaar hoge geluidbelasting bij zijn woning. Volgens [appellant sub 17] heeft de minister verzuimd deze akoestische gevolgen deugdelijk te onderzoeken. Dat volgens de minister uit akoestische rapportages zou blijken dat de geluidbelasting bij zijn woning na realisatie van het tracébesluit lager is dan in de huidige situatie, acht [appellant sub 17], gelet op de korte afstand van zijn woning tot de verbrede A27, ongeloofwaardig. Hij stelt in dit verband dat het huidige wegdek van de A27 al bestaat uit geluidarm asfalt en dat hij extra geluidhinder ondervindt van geluid dat weerkaatst tegen het geluidscherm aan de andere zijde van de A27 bij Nieuwendijk.

76.1. In het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van het tracébesluit is verricht, is de woning van [appellant sub 17] aan de [locatie 13] te Nieuwendijk als geluidgevoelig object meegenomen. Uit bijlage A bij het deelrapport Specifiek blijkt dat de geluidbelasting bij de woning van [appellant sub 17] vanwege de A27 bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds 67 dB bedraagt. In bijlage A bij het deelrapport Specifiek is vermeld dat in de toekomstige situatie, dus na uitvoering van het tracébesluit, de geluidbelasting vanwege de A27 zonder nieuwe maatregelen 71 dB bedraagt. In het deelrapport Specifiek is onderzoek verricht naar geluidbeperkende maatregelen om deze toekomstige geluidbelasting te reduceren. Op basis van het deelrapport Specifiek zijn in tabel 7.1 van het tracébesluit bronmaatregelen in de vorm van tweelaags ZOAB voorgeschreven op de oostelijke rijbaan van de A27 van km 21,64 tot km 34,10 en op de westelijke rijbaan van de A27 van km 20,18 tot km 34,10. Daarnaast is ook de realisatie van een nieuw geluidscherm voorgeschreven. Dit geluidscherm zal blijkens tabel 7.2 van het tracébesluit worden gerealiseerd ter hoogte van de woning van [appellant sub 17] van km 29,12 tot km 29,27 met een hoogte van 2 m. Hoewel het geluidscherm volgens het deelrapport Specifiek niet doelmatig is, omdat het geluidscherm voor uitsluitend de woning van [appellant sub 17] benodigd is, is dit geluidscherm als bovendoelmatige geluidbeperkende maatregel toch in het tracébesluit opgenomen om te voorkomen dat na de uitvoering van het tracébesluit de geluidbelasting vanwege de A27 bij de woning van [appellant sub 17] hoger is dan de geluidbelasting die bij deze woning wordt ondervonden bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds. De Afdeling verwijst in dit verband naar paragraaf 7.3.4 en hoofdstuk 15 van het deelrapport Specifiek waar nader op de geluidbelasting bij de woning van [appellant sub 17] is ingegaan.

76.2. De Afdeling ziet in wat [appellant sub 17] heeft aangevoerd geen aanknopingspunten om aan de juistheid van de in het deelrapport specifiek voor zijn woning vermelde geluidwaarden te twijfelen. Daarbij wijst de Afdeling erop dat, zoals hiervoor onder 16.4 is overwogen, gelet op artikel 11.33 van de Wet milieubeheer in samenhang bezien met het RMG 2012, slechts kan worden geconcludeerd dat de geluidbelasting onjuist is bepaald wanneer deze niet overeenkomstig de in het RMG 2012 gestelde regels is vastgesteld. [appellant sub 17] heeft

daarvoor geen concrete argumenten aangedragen. Daarbij is van belang dat weerkaatsing van geluid, waar [appellant sub 17] op wijst, in het RMG 2012 is betrokken.

76.3. De Afdeling ziet gelet op de omstandigheid dat de geluidbelasting vanwege de A27 bij de woning van [appellant sub 17] in de toekomstige situatie wordt verlaagd van 67 dB bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds naar 66 dB, voorts geen aanleiding voor het oordeel dat de minister het tracébesluit in strijd met de Wet milieubeheer heeft vastgesteld. Daarbij wijst de Afdeling erop dat blijkens het deelrapport Specifiek al een zogenoemde bovendoelmatige geluidbeperkende maatregel wordt getroffen in de vorm van een geluidsscherm om ervoor te zorgen dat de geluidbelasting vanwege de A27 bij de woning van [appellant sub 17] niet toeneemt. Dat nog meer geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om de geluidbelasting bij deze woning te reduceren, is niet gebleken. In dit verband overweegt de Afdeling voorts dat omdat de woning van [appellant sub 17] een saneringsobject is als bedoeld artikel 11.57 van de Wet milieubeheer en de geluidbeperkende maatregelen die in aanmerking komen onvoldoende zijn om de geluidbelasting te reduceren tot de in artikel 11.59, eerste lid, van de Wet milieubeheer vermelde saneringsstreefwaarde van 60 dB, de minister gelet op het bepaalde in artikel 11.42, vierde lid, gelezen in samenhang met artikel 11.64 van de Wet milieubeheer, gehouden is voor deze woning bij een overschrijding van de binnenwaarde geluidwerende maatregelen te treffen. De woning van [appellant sub 17] is gelet hierop in bijlage 11b bij de toelichting op het tracébesluit vermeld als object dat in aanmerking komt voor een binnenwaardeonderzoek.

76.4. De betogen falen.

Luchtkwaliteit

77. [appellant sub 17] vreest voorts dat het tracébesluit een verslechtering van de luchtkwaliteit en daarmee ook een verslechtering van zijn gezondheid tot gevolg heeft, gelet op de korte afstand tussen zijn woning en het gewijzigde tracé.

77.1. Zoals hiervoor onder 21.1 is overwogen, heeft de minister bij de vaststelling van het tracébesluit toepassing gegeven aan artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer, omdat het project "A27 Houten - Hooipolder" is opgenomen in het NSL. Zo is het project opgenomen in de 10e NSL Melding Infrastructuur en Waterstaat, versie 2018. Uit artikel 5.16, derde lid, van de Wet Milieubeheer volgt dat in het geval de effecten van het project zijn verdisconteerd in het NSL, in zoverre geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden voor een in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarde. De omstandigheid dat het voorziene tracé gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit kan dan ook, gelet op artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer, niet aan de vaststelling van het tracébesluit in de weg staan.

77.2. De minister is, zoals hiervoor 40.2 is overwogen, naast de toets aan de wettelijke vereisten voor luchtkwaliteit in paragraaf 2.5.2 van de Nota van Antwoord ingegaan op luchtkwaliteit in relatie tot gezondheid, hoewel de minister dit niet afzonderlijk hoeft te beoordelen. Daarin staat onder meer dat de wettelijke normen zijn opgesteld met het oog op de menselijke gezondheid. In het NSL wordt rekening gehouden met voorgenomen projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en daar zijn maatregelen tegenover gezet om de luchtkwaliteit te verbeteren. Verder is in de Nota van Antwoord verwezen naar het deelrapport Lucht en de Oplegnotitie Aspect Luchtkwaliteit, die bijlagen bij het tracébesluit zijn, waarin de effecten van de aanpassing van het tracé op de luchtkwaliteit zijn beschreven. Daaruit volgt dat die effecten zeer beperkt zijn. De in bijlage 2 opgenomen grenswaarden worden niet overschreden.

77.3. Het betoog faalt.

Programma Aanpak Stikstof

78. [appellant sub 17] heeft ter zitting tot slot gewezen op de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, waarin de Afdeling heeft geoordeeld dat de passende beoordeling die aan het PAS ten grondslag ligt niet voldoet aan de eisen die uit artikel 6 van de Habitatrichtlijn voortvloeien. Volgens [appellant sub 17] heeft deze uitspraak ook gevolgen voor het in deze procedure voorliggende tracébesluit.

78.1. Zoals hiervoor onder 41.1 is overwogen, heeft de Habitatrichtlijn betrekking op de instandhouding van natuurlijke habitats. Deze richtlijn is omgezet in nationale regelgeving in de Wnb. [appellant sub 17] heeft in zijn beroepschrift geen beroepsgrond naar voren gebracht over de mogelijke toename van de stikstofuitstoot en -depositie als gevolg van het tracébesluit en de mogelijk negatieve effecten daarvan op de voor stikstof gevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Een dergelijke beroepsgrond kan, anders dan [appellant sub 17] ter zitting heeft gesteld, evenmin worden gelezen in wat hij in zijn beroepschrift naar voren heeft gebracht over de effecten van het tracébesluit op de luchtkwaliteit. Wat hij op dit punt in zijn beroepschrift heeft vermeld, heeft, zoals hiervoor onder 77 ook is weergegeven, geen betrekking op de mogelijk negatieve effecten van het tracébesluit op de voor stikstof gevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Zoals hiervoor onder 41.1 en 61.2 is overwogen, staat artikel 1.6a van de Chw eraan in de weg dat een nieuwe beroepsgrond over deze mogelijke negatieve effecten na de beroepstermijn alsnog naar voren wordt gebracht. De Afdeling laat deze beroepsgrond daarom buiten inhoudelijke beoordeling.

Inlassen zienswijze

79. [appellant sub 17] heeft zich in het beroepschrift voor het overige beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van de zienswijze. In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijze. [appellant sub 17] heeft in het beroepschrift, noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

Conclusie

80. Het beroep van [appellant sub 17] is ongegrond.

81. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [bedrijf B]

82. [appellant sub 18], handelend onder de naam [bedrijf B], exploiteert een weg- en waterbouwbedrijf aan het [locatie 14] in [plaats]. Tot zijn bedrijf behoort een insteekhaven met bijhorende gronden gelegen aan de noordoostzijde van de Keizersveerbrug over de Bergsche Maas. In het tracébesluit is ter plaatse van de haven van [bedrijf B] de realisatie van onder meer een talud voorzien. Als gevolg van de realisatie van dit talud zal de haven volledig worden gedempt en zal [bedrijf B] zijn bedrijfsactiviteiten in de haven moeten beëindigen. Hiermee kan [bedrijf B] zich niet verenigen.

Het ontwerp en de noodzaak van het talud

83. [bedrijf B] betoogt dat het talud zoals dat in het tracébesluit is voorzien, met een te groot ruimtebeslag is ontworpen. Indien het talud steiler wordt uitgevoerd of wordt vervangen door bijvoorbeeld een damwand, dan kan zijn haven ter plaatse behouden blijven, aldus [bedrijf B]. Hij heeft ter nadere onderbouwing een rapportage van Fugro overgelegd waarin volgens [bedrijf B] eveneens is geconcludeerd dat het ruimtebeslag van het talud onnodig breed is. In de rapportage van Fugro wordt onder meer gesteld dat door ter plaatse geotechnisch grondonderzoek uit te voeren de benodigde dimensies van het talud beter bepaald kunnen worden. Volgens [bedrijf B]

heeft de minister deze onderzoeken ten onrechte niet uitgevoerd met als gevolg dat het talud zekerheidshalve vanwege het ontbreken van de benodigde onderzoeksgegevens met een groot ruimtebeslag is ontworpen. Nader geotechnisch grondonderzoek zal aantonen dat met een aanzienlijk kleiner ruimtebeslag kan worden volstaan, aldus [bedrijf B]. [bedrijf B] verwijst in dit verband naar het talud aan de andere zijde van de Keizersveerbrug bij de golfbaan dat wel steiler is ontworpen. Het is strijdig met het gelijkheidsbeginsel dat ter hoogte van zijn insteekhaven niet voor een vergelijkbare oplossing is gekozen, aldus [bedrijf B]. Verder stelt [bedrijf B] dat de minister ten onrechte onder verwijzing naar het beleid van het waterschap Rivierenland een damwand als een niet geschikte oplossing voor de waterkering beschouwt. Volgens [bedrijf B] zijn er verschillende voorbeelden op andere locaties waarbij het waterschap Rivierenland waterkeringen ook met damwandconstructies heeft versterkt.

83.1. In het verweerschrift heeft de minister vermeld dat het uitgangspunt is dat taluds worden ontworpen met een helling van 1:3. Alleen bij uitzonderlijke situaties mag daarvan afgeweken worden, aldus de minister. Aan de westzijde van de A27 bij de Keizersveerbrug ter hoogte van de golfbaan is sprake van zo'n uitzonderlijke situatie, omdat bij een talud van 1:3 zeker twee holes zouden moeten verdwijnen en een aanpassing van de golfbaan, gezien de ruimte die nodig is voor een officiële golfbaan, niet mogelijk bleek te zijn, zo is vermeld in het verweerschrift. De minister stelt dat bij de golfbaan voor het bovenste deel van het talud daarom een helling van 1:2,5 is toegepast, waarna wordt aangesloten op het bestaande talud.

Wat betreft de vraag of een dergelijke steilere helling ook mogelijkheden biedt aan de zijde van [bedrijf B], heeft de minister er in het verweerschrift op gewezen dat een helling van 1:2,5 voor elke meter daling 0,5 meter minder ruimtebeslag betekent ten opzichte van een helling van 1:3. Wanneer aan de zijde van [bedrijf B] een helling van 1:2,5 wordt toegepast, heeft dat tot gevolg dat het talud nog steeds ruim in de haven eindigt en [bedrijf B] zijn bedrijfsactiviteiten ter plaatse ook dan niet kan voortzetten, aldus de minister. Om een substantieel deel van de haven met bijbehorende gronden te kunnen behouden, is volgens de minister een dusdanig steil talud nodig dat dit vanuit grondmechanisch oogpunt, gelet op de mogelijke verschuiving van grond bij een te steil talud, niet langer uitvoerbaar is. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanknopingspunten om aan deze toelichting van de minister te twijfelen.

83.2. De alternatieve oplossing om een substantieel deel van de haven te kunnen behouden, is door in plaats van talud een damwand te realiseren, zo heeft de minister ter zitting vermeld. Het realiseren van damwand acht de minister echter niet wenselijk. De reden hiervoor is blijkens het verweerschrift niet alleen dat het dagelijks bestuur van het waterschap Rivierenland, dat het bevoegd gezag is voor de nabij de haven van [bedrijf B] bevindende waterkering, blijkens de "Ontwerpuitsgangspunten Primaire Waterkeringen" van april 2016 een voorkeur heeft voor grond in plaats van technische constructies als waterkering, gelet op onder meer de eindige levensduur van technische constructies. Volgens de minister zijn er ook andere nadelen verbonden aan de realisatie van een damwand in plaats van een talud. Zo staat in het verweerschrift dat een damwand in dit geval bijzonder complex is, omdat de technische constructie ter plaatse erg groot zou zijn en zou samenvallen met de A27 en de oplegging van de weg en de aanlanding van de brug. Ook heeft de minister er in het verweerschrift op gewezen dat een damwand een gebiedsvreemd element is en daarom vanuit landschappelijk oogpunt moeilijker inpasbaar is dan een talud. De hoogte van een damwand is te groot om vanaf het maaiveld te laten begroeien, zo staat in het verweerschrift. Begroeiing zou volgens de minister in lijn met het Landschapsplan echter wel gewenst zijn, waarvoor aanvullende kostbare voorzieningen noodzakelijk zijn, vergelijkbaar met groene gevels inclusief watertoevoer en -afvoer. Verder stelt de minister dat ook vanuit verkeersveiligheidsoogpunt een talud de voorkeur geniet, omdat dit beter past bij het rustige en eenduidige karakter van de A27.

83.3. Op basis van een totale belangenafweging heeft de minister vervolgens bij de insteekhaven die bij [bedrijf B] in gebruik is, gekozen voor de realisatie van een talud in plaats van een damwand. De Afdeling ziet gelet op de voornoemde argumenten van de minister die aan deze

belangenafweging ten grondslag liggen, geen aanleiding om deze afweging als zodanig onevenwichtig te beschouwen dat moet worden geoordeeld dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Dat bij enkele andere waterkeringen in het gebied van het waterschap Rivierenland volgens [bedrijf B] wel een damwand is gemaakt, daargelaten de juistheid daarvan, vormt voor de Afdeling geen aanleiding voor een ander oordeel, gelet op de voornoemde locatiespecifieke en landschappelijke omstandigheden die in dit geval aan de belangenafweging van de minister ten grondslag hebben gelegen.

In dit verband wijst de Afdeling erop dat de schade die [bedrijf B] lijdt door het verlies van de gronden die hij voor het tracébesluit zal moeten afstaan, op basis van volledige schadeloosstelling zal worden gecompenseerd. Voor eventuele resterende schade kan [bedrijf B] op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen.

83.4. Ten overvloede overweegt de Afdeling dat geen aanleiding bestaat om in het kader van het voorgaande in te gaan op het verschil van mening dat tussen partijen bestaat over de vraag of de bedrijfsactiviteiten van [bedrijf B] ter plaatse van de insteekhaven legaal worden uitgeoefend. Daarbij wijst de Afdeling erop dat de minister ter zitting heeft verklaard dat deze omstandigheid geen rol heeft gespeeld in de gemaakte belangenafweging bij de vaststelling van het tracébesluit. De vraag of de bedrijfsactiviteiten al dan niet legaal worden uitgeoefend, is een aspect dat aan de orde kan komen bij de schadeloosstelling van [bedrijf B]. Deze schadeloosstelling ligt in deze procedure niet ter beoordeling voor.

83.5. De betogen falen.

Effecten van het dempen van de haven op de waterhuishouding

84. [bedrijf B] betoogt voorts dat het dempen van de haven in strijd is met het rijksbeleid dat erop is gericht de waterhuishoudkundige situatie te verbeteren en overstromingen tegen te gaan. Het verwijst hierbij naar het rijksproject "Ruimte voor de Rivier". Het is volgens [bedrijf B] in strijd met dit rijksbeleid om de haven te dempen.

84.1. De Afdeling ziet geen aanleiding [bedrijf B] te volgen in zijn stelling dat met het dempen van de insteekhaven de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse zal verslechteren. De Afdeling verwijst hierbij naar het bij de toelichting op het tracébesluit gevoegde deelrapport Water. In dit deelrapport is blijkens paragraaf 4.1.3.2 ook rekening gehouden met de omstandigheid dat de insteekhaven aan de noordzijde van de Bergsche Maas wordt gedempt. In deze paragraaf is vermeld dat de rivierkundige beoordeling voor de nieuwe situatie van de Bergsche Maas in de gebruiksfase een afname van de rivierstanden laat zien. Dit is blijkens het deelrapport Water een gevolg van het ontwerp en de locatie van de nieuwe brugpijlers en de daarmee gepaard gaande verminderde opstuwung van water. [bedrijf B] heeft dit, ook na ontvangst van het verweerschrift, waarin op deze conclusie in het deelrapport Water is gewezen, niet bestreden. Voor strijd met het rijksbeleid, ziet de Afdeling dan ook geen aanleiding.

Het betoog faalt.

Natuur en landschap ter plaatse van de haven en het talud

85. [bedrijf B] wijst er voorts op dat in het tracébesluit de insteekhaven met bijbehorende gronden zijn aangeduid als "Inpassingsdoeleinden natuur" en "Inpassingsdoeleinden landschap". [bedrijf B] twijfelt aan de noodzaak hiervan. Volgens hem is ten onrechte niet onderzocht of de natuurcompensatie die ter plaatse is voorzien elders kan worden gerealiseerd.

85.1. Blijkens het verhandelde ter zitting heeft [bedrijf B] deze beroepsgrond naar voren gebracht om te voorkomen dat op het moment dat geen noodzaak zou bestaan om de haven volledig voor een

talud te benutten, hij zijn bedrijfsactiviteiten desondanks zal moeten beëindigen vanwege een ter plaatse voorziene natuurcompensatie.

Hiervoor is de Afdeling al ingegaan op de keuze van de minister om de haven te benutten voor een nieuw talud bij de nieuwe Keizersveerbrug. De Afdeling heeft naar aanleiding daarvan onder 83.5 geconcludeerd dat de betogen op dit punt falen en dat de minister in redelijkheid heeft kunnen besluiten de haven te dempen ten behoeve van de realisatie van een nieuw talud. Uit het verhandelde ter zitting leidt de Afdeling af dat [bedrijf B] gegeven dit oordeel de noodzaak van de ter plaatse van de voormalige haven voorziene natuurcompensatie niet langer bestrijdt. Daarbij wijst de Afdeling er bovendien op dat de minister ter zitting heeft toegelicht dat deze natuurcompensatie ook één op één samenhangt met de realisatie van het talud, omdat als gevolg van de nieuwe Keizersveerbrug met bijbehorend nieuw talud ter plaatse foerageergebied wordt aangetast dat moet worden hersteld. Met de realisatie van het talud is dus ook de noodzaak van de natuurcompensatie ter plaatse gegeven, aldus de minister. Dit heeft [bedrijf B] als zodanig niet bestreden.

85.2. Gelet op het vorenstaande concludeert de Afdeling dat wat [bedrijf B] over de ter plaatse van zijn gronden voorziene natuurcompensatie heeft aangevoerd, evenmin aanleiding vormt om het besluit van de minister tot vaststelling van het tracébesluit te vernietigen.

Programma Aanpak Stikstof

86. [bedrijf B] heeft in zijn nadere memorie tot slot gewezen op de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, waarin de Afdeling heeft geoordeeld dat de passende beoordeling die aan het PAS ten grondslag ligt niet voldoet aan de eisen die uit artikel 6 van de Habitatrichtlijn voortvloeien. Omdat het PAS ook ten grondslag ligt aan het onderhavige tracébesluit, dient dit tracébesluit gelet op de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019 ter voorkoming van een aantasting van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden te worden vernietigd, aldus [bedrijf B].

86.1. Zoals de Afdeling hiervoor onder 61.2 heeft overwogen, staat artikel 1.6a van de Chw eraan in de weg dat een dergelijke beroepsgrond na de beroepstermijn alsnog naar voren wordt gebracht, omdat [bedrijf B] in haar beroepschrift geen beroepsgrond naar voren heeft gebracht over de mogelijk negatieve effecten van het tracébesluit op Natura 2000-gebieden. De Afdeling gaat daarom niet inhoudelijk in op de gevolgen van de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019 over het PAS voor het onderhavige tracébesluit.

Inlassen zienswijze

87. [bedrijf B] heeft zich in het beroepschrift voor het overige beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van de overgelegde zienswijze. In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijze. [bedrijf B] heeft in het beroepschrift, noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

Conclusie

88. Het beroep van [bedrijf B] is ongegrond.

89. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellant sub 19A] en [appellant sub 19B]

90. [appellant sub 19B] woont aan de [locatie 15] in [woonplaats] en heeft daar een agrarisch

bedrijf. [appellant sub 19A] woont aan de [locatie 16] in [woonplaats] en heeft grond in eigendom in Arkel, nabij het bedrijf van [appellant sub 19B].

Ontvankelijkheid

91. Artikel 6:11 van de Awb luidt: "Ten aanzien van een na afloop van de termijn ingediend bezwaar- of beroepschrift blijft niet-ontvankelijkverklaring op grond daarvan achterwege indien redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de indiener in verzuim is geweest".

91.1. De termijn voor het indienen van beroep is aangevangen op 11 januari 2019 en geëindigd op 21 februari 2019. Volgens het poststempel is het beroepschrift op 22 februari 2019 ter post bezorgd. Dat betekent dat het beroepschrift niet binnen de termijn is ingediend.

91.2. [appellant sub 19B] en [appellant sub 19A] hebben naar voren gebracht dat het beroepschrift op 21 februari 2019 door [appellant sub 19A] in de brievenbus is gedeponed en dat waarschijnlijk is dat het beroepschrift op 22 februari 2019 of op 23 februari 2019 bij de Raad van State is binnengekomen. Zij hebben ter ondersteuning van hun stelling een akte overgelegd. Daarin staat dat [appellant sub 19A] bij de notaris onder ede heeft verklaard dat hij op 21 februari 2019 het beroepschrift in de brievenbus heeft gedaan. Verder hebben zij gewezen op een verklaring van een advocaat dat [appellant sub 19A] haar op 22 februari 2019 heeft medegedeeld dat hij het beroepschrift op 21 februari 2019 in de brievenbus heeft gedaan. [appellant sub 19B] en [appellant sub 19A] wijzen er verder op dat het beroepschrift niet later dan een week na afloop van de beroepstermijn door de Raad van State is ontvangen. Daarom is volgens hen voldaan aan artikel 6:9, tweede lid, van de Awb. [appellant sub 19B] en [appellant sub 19A] stellen verder dat zij van plan waren het beroepschrift via e-mail te versturen. Omdat dat niet is toegestaan, hebben zij dat niet gedaan. [appellant sub 19B] en [appellant sub 19A] stellen dat als zij dat wel hadden gedaan, aan hen een hersteltermijn zou zijn gegund om het beroepschrift alsnog in te dienen. Zij voeren verder aan dat zij hebben geprobeerd het beroepschrift in te dienen via het digitale loket, wat niet is gelukt door een ogenschijnlijke storing van dit loket. Zij stellen dat zij niet het slachtoffer mogen worden van het niet adequaat functioneren van het digitale loket. Ten slotte stellen [appellant sub 19B] en [appellant sub 19A] dat zij geen exemplaar van het besluit hebben ontvangen en niet zijn bericht over de bekendmaking van het tracébesluit. [appellant sub 19B] en [appellant sub 19A] betogen dat niet is voldaan aan artikel 3:44, tweede lid, van de Awb. In de brief die alleen [appellant sub 19A] heeft ontvangen was bovendien sprake van een ondeugdelijke rechtsmiddelenvoorlichting, zo stellen zij.

91.3. De Afdeling stelt vast dat [appellant sub 19A] en [appellant sub 19B] gezamenlijk een zienswijze over het ontwerp-tracébesluit naar voren hebben gebracht. Bij brief van 7 januari 2019 is een mededeling omtrent het tracébesluit verzonden aan [appellant sub 19A]. In de brief aan [appellant sub 19A] staat vermeld dat als een zienswijze is ingediend namens derden, deze brief de beantwoording is voor die personen. Daaruit leidt de Afdeling af dat naar [appellant sub 19B] geen afzonderlijke mededeling omtrent het tracébesluit is verstuurd. De minister had op grond van artikel 3:44, tweede lid, aanhef en onder d, van de Awb toezending van een exemplaar van het besluit achterwege kunnen laten, omdat er in dit geval zienswijzen zijn binnengekomen van meer dan 250 personen. De minister heeft echter ervoor gekozen wel een mededeling omtrent het besluit te verzenden en heeft dus geen toepassing gegeven aan artikel 3:44, tweede lid, aanhef en onder d, van de Awb. Op grond van artikel 3:44, tweede lid, aanhef en onder b en c, van de Awb dient de minister aan zowel [appellant sub 19A] als aan [appellant sub 19B] mededeling te doen van het tracébesluit. Omdat [appellant sub 19B] deze mededeling niet heeft ontvangen, kan het niet tijdig instellen van beroep hem redelijkerwijs niet worden verweten. Dat betekent dat het beroep, voor zover het door [appellant sub 19B] is ingesteld, niet vanwege de overschrijding van de beroepstermijn niet-ontvankelijk wordt verklaard.

Hierna zal worden ingegaan op de ontvankelijkheid van het beroep, voor zover het is ingesteld door [appellant sub 19A].

91.4. Zoals hiervoor is overwogen is bij brief van 7 januari 2019 een mededeling omtrent het tracébesluit verzonden aan [appellant sub 19A]. Zoals [appellant sub 19B] en [appellant sub 19A] naar voren hebben gebracht, heeft [appellant sub 19A] deze brief ook ontvangen. In de brief staat dat het tracébesluit op 10 januari 2019 is bekendgemaakt in de Staatscourant. Ook staat daarin dat met de brief een reactie wordt gegeven op de ingediende zienswijze. De beantwoording van de zienswijze is als bijlage bij de brief gevoegd. Daarmee is voldaan aan hetgeen daarover in artikel 3:44 van de Awb is bepaald, zodat het betoog in zoverre faalt. Verder staat in de brief vermeld dat van vrijdag 11 januari tot en met donderdag 21 februari 2019 beroep kan worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het tracébesluit. Daarmee is voldaan aan artikel 3:45 van de Awb. Het betoog dat sprake is van een ondeugdelijke rechtsmiddelenvoorlichting slaagt daarom ook niet.

91.5. Het is aan [appellant sub 19A] om aannemelijk te maken dat het beroepschrift tijdig ter post is bezorgd. Terpostbezorging vindt plaats op het moment waarop een poststuk in een brievenbus wordt gedeponereerd dan wel op het moment waarop het op een postvestiging wordt aangeboden. De enkele stelling dat een zienswijze, bezwaar- of beroepschrift ter post is bezorgd of is afgegeven, in een geval waarin het bestuursorgaan of de rechter het geschrift stelt niet te hebben ontvangen, is onvoldoende om aan te nemen dat de zienswijze of het bezwaar- of beroepschrift is verzonden. Het is in dat geval aan de belanghebbende om aannemelijk te maken dat hij het geschrift ter post heeft bezorgd dan wel heeft afgegeven, bijvoorbeeld aan de hand van verklaringen van getuigen. Uitgangspunt bij het vaststellen van de datum van terpostbezorging is het door de postdienst aangebrachte datumstempel. De omstandigheid dat een poststuk op een bepaalde datum is afgestempeld, sluit niet uit dat dit stuk op een eerdere datum ter post is bezorgd. Dat neemt niet weg dat het datumstempel veelal het enige vaststaande gegeven is met betrekking tot het tijdstip van terpostbezorging. In verband daarmee moet in gevallen waarin op de enveloppe een leesbaar poststempel is geplaatst, als bewijsrechtelijk uitgangspunt worden genomen dat terpostbezorging heeft plaatsgevonden op de dag waarop het desbetreffende poststuk is afgestempeld. Pas als dat stempel ontbreekt of onleesbaar is wordt een verzonden poststuk in ieder geval geacht tijdig ter post te zijn bezorgd als het de eerste of tweede werkdag na de laatste dag van de termijn is ontvangen, tenzij op grond van de vaststaande feiten aannemelijk is dat het later dan de laatste dag van de termijn ter post is bezorgd. Bevat het stuk een poststempel met een datum van na de laatste dag van de beroepstermijn, dan moet de belanghebbende aannemelijk maken dat het geschrift op een eerdere datum dan het poststempel aangeeft en wel uiterlijk op de laatste dag van de termijn ter post is bezorgd, bijvoorbeeld aan de hand van verklaringen van getuigen.

De overgelegde verklaring van een advocaat en de overgelegde akte kunnen niet als verklaringen van getuigen zoals hiervoor bedoeld worden aangemerkt. Deze verklaringen geven slechts weer dat [appellant sub 19A] heeft verklaard dat hij het beroepschrift tijdig in de brievenbus heeft gedaan. Dit kan echter niet met voldoende zekerheid worden vastgesteld. Gelet hierop gaat de Afdeling ervan uit dat het beroepschrift op de datum van het poststempel, dat is op 22 februari 2019, ter post is bezorgd. Dat betekent dat het beroepschrift buiten de beroepstermijn is ingediend.

91.6. [appellant sub 19A] heeft geen beroepschrift per e-mail ingediend. De stelling dat hij een e-mail had kunnen indienen waarbij hem een termijn voor herstel had kunnen worden gegeven, omdat het indienen van een beroepschrift per e-mail niet mogelijk is, is reeds daarom geen omstandigheid op grond waarvan moet worden aangenomen dat hem redelijkerwijs niet kan worden verweten het beroepschrift niet binnen de beroepstermijn te hebben ingediend. Voorts is niet gebleken dat zich een storing heeft voorgedaan bij het digitale loket van de Raad van State. De Afdeling wijst erop dat op 20 en 21 februari 2019 verschillende beroepen via het digitale loket zijn ontvangen. De overgelegde gegevens waaruit blijkt dat zich een storing heeft voorgedaan in het Rechtspraaknetwerk tussen 9.30 uur en 13.54 uur op 21 februari 2019 en dat wellicht sprake is geweest van onderhoudswerkzaamheden zien niet op digitale loket van de Raad van State. Dit

zijn dus ook geen omstandigheden die leiden tot de conclusie dat het niet tijdig indienen van het beroep schrift verschoonbaar is.

91.7. [appellant sub 19A] betoogt dat zich strijd voordoet met artikel 6 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens evenals met artikel 47 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie als zijn beroep niet inhoudelijk wordt behandeld.

Dit betoog slaagt niet. Zoals de Afdeling onder verwijzing naar jurisprudentie van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens eerder heeft overwogen (bijvoorbeeld in de uitspraak van 27 januari 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BL0716) mag het recht op toegang tot de rechter worden beperkt en is dat niet in strijd met artikel 6 van het EVRM, mits de beperkingen niet in essentie het recht op toegang tot de rechter schaden, een gerechtvaardigd doel dienen en proportioneel zijn. Omdat alle partijen bij een appellabel besluit gediend zijn met een zo kort mogelijke periode van onzekerheid omtrent een besluit, de bezwaar- en beroepstermijnen van openbare orde zijn en de ontvankelijkheid van een rechtsmiddel dient te worden beoordeeld aan de hand van de toepasselijke wettelijke bepalingen, is aan deze vereisten voldaan (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 2 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2177).

Voorts heeft de Afdeling in de uitspraak van 26 augustus 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2702, overwogen dat volgens de Toelichtingen bij het Handvest (PB 2007, C 303/02), die ingevolge artikel 6, eerste lid, derde alinea, van het Verdrag betreffende de Europese Unie en overeenkomstig artikel 52, zevende lid, van het Handvest voor de uitlegging daarvan in acht moeten worden genomen artikel 47 van het Handvest tenminste dezelfde inhoud en reikwijdte heeft als artikel 6 van het EVRM. Daargelaten of sprake is van tenuitvoerlegging van het recht van de Unie slaagt het betoog dat zich schending van artikel 47 van het Handvest voordoet, zoals [appellant sub 19B] betoogt, daarom ook niet.

91.8. De conclusie is dat het beroep van [appellant sub 19A] en [appellant sub 19B], voor zover het is ingesteld door [appellant sub 19A], niet-ontvankelijk is.

Het beroep, voor zover het is ingesteld door [appellant sub 19B], is wel ontvankelijk, omdat de overschrijding van de beroepstermijn, zoals hiervoor onder 91.3 is overwogen voor zover het hem betreft, verschoonbaar moet worden geacht. De beroepsgronden zullen daarom hierna inhoudelijk worden besproken.

Wijzingen ten opzichte van ontwerp tracébesluit

92. [appellant sub 19B] stelt dat de wijzigingen in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp tracébesluit geen wijzigingen van ondergeschikte aard zijn. Volgens hem had daarom een nieuw ontwerp tracébesluit ter inzage moeten worden gelegd. Hij wijst er op dat in het tracébesluit is voorzien in het vervangen van bruggen, terwijl in het ontwerp tracébesluit was voorzien in het aanpassen van die bruggen. Hij betoogt dat zich daarom strijd voordoet met artikel 14, eerste lid, van de Tracéwet.

92.1. Het bestreden tracébesluit is geen wijzigingsbesluit als bedoeld in artikel 14, eerste lid, van de Tracéwet, zodat die bepaling niet aan de orde is.

92.2. Zoals hiervoor onder 19.2 is overwogen zijn in verhouding tot hetgeen het tracébesluit in zijn geheel mogelijk maakt, de wijzigingen naar aard en omvang van beperkte betekenis. De afwijking van het ontwerp is niet zodanig groot dat een wezenlijk ander tracé is vastgesteld. Dat betekent dat de wettelijke procedure niet opnieuw hoeft te worden doorlopen.

Het betoog faalt.

Nut en noodzaak

93. [appellant sub 19B] betoogt dat de verbreding van het tracé niet nodig is. Hij voert aan dat bij het tracébesluit is uitgegaan van een te hoog groeiscenario. Daarbij verwijst hij naar het rapport "Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?" uit 2013 van CE Delft. Volgens hem volgt daaruit dat had moeten worden uitgegaan van het Regional Communities-scenario (RG-scenario) en niet van het European Coordination-scenario (EC-scenario). Het kostenbatensaldo is daarmee overschat. Hij voert ook aan dat het hoge bouwriscico niet is betrokken, evenals de omleidingen en vertragingen die optreden tijdens de bouw. Hij stelt verder dat de gebruikte verkeersmodellen niet in lijn zijn met de scenariostudie "Welvaart en Leefomgeving" van het Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving (2015) en de publicatie "Verkeer en Vervoer in de Nationale Energieverkenning 2015" van 21 april 2016 van het Planbureau voor de Leefomgeving. De verkeersvraag is overschat. Hij brengt naar voren dat uit al deze onderzoeken blijkt dat de verbreding van de A27 niet nodig is. Daarbij wijst hij ook op nieuwe technologieën, zoals zelfrijdende auto's, evenals de mogelijkheid om te betalen voor mobiliteit, die voor verbetering van de verkeersdoorstroming zorgen.

93.1. Zoals onder 1 is overwogen staat in de toelichting van het tracébesluit dat de doorstroming van het verkeer op de A27 tussen Houten en knooppunt Hoopolder een probleem is, omdat de weg op een aantal plaatsen het verkeersaanbod niet goed kan verwerken. Door de verdere toename van het verkeer op het tracé in de komende jaren, veroorzaakt door de algemeen te verwachten verkeersgroei in dit deel van het land en de ontwikkeling van de stedelijke gebieden in de omgeving van de A27, nemen de problemen volgens de toelichting verder toe. In de toelichting staat dat in de "Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte" is opgenomen dat de gemiddelde reistijd op de snelwegen tussen steden in de spits, dat is de reistijdfactor, maximaal 1,5 keer zo lang mag zijn als de reistijd buiten de spits, dat is de zogeheten streefwaarde uit de "Nota Mobiliteit". In de referentiesituatie in 2030 zal deze streefwaarde fors worden overschreden.

In de toelichting van het tracébesluit staat verder dat voor het maken van de verkeersprognoses het verkeersmodel NRM 2017 is toegepast. Daarin is rekening gehouden met de ruimtelijke economische ontwikkeling van Nederland en het landelijke beleid. De meest recente inzichten in infrastructuur uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte, Transport (MIRT) zijn daarin betrokken evenals die ontwikkeling van de bevolking en werkgelegenheid. Daarnaast is uitgegaan van het vastgelegde verkeer- en vervoersbeleid, dat onder meer is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van 2012, waarin de hoofdlijnen van het nationale verkeer- en vervoersbeleid is vastgelegd. Daarin zijn doelstellingen opgenomen voor het verkorten van files, het verhogen van de betrouwbaarheid van de reistijd en het verminderen van de reistijd van deur-tot-deur. Bij het maken van de verkeersprognoses is verder het scenario "Hoog" uit de scenariostudie "Welvaart en Leefomgeving" van het Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving (2015) (hierna: WLO-2015) gebruikt. Daarmee is volgens de toelichting bij het tracébesluit sprake van een meer robuust ontwerp.

In het deelrapport Verkeer, dat een bijlage bij de toelichting van het tracébesluit is, zijn de uitgangspunten voor de verkeersberekeningen die zijn uitgevoerd met het verkeersmodel NRM 2017 verder toegelicht. In de Nota van Wijziging en MER-validatie, die ook een bijlage bij het tracébesluit is, is ingegaan op de wijzigingen die ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit zijn doorgevoerd. Zoals hiervoor onder 20.2 is overwogen, staat daarin dat in het ontwerp-tracébesluit is uitgegaan van het model "NRM 2014 herkalibratie". In de Nota staat dat in het NRM 2017 de meest recente inzichten in infrastructuur en ontwikkeling in bevolking en werkgelegenheid zijn meegenomen, evenals een aantal modelvernieuwingen. Ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit houdt dat een lichte daling van verkeer in op zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet. Dat komt omdat het NRM 2017 uitgaat van een minder sterk economisch groeiscenario dan het NRM 2014 en daarmee van lagere groei van verkeer, zo is in de nota toegelicht.

Volgens het deelrapport Verkeer hebben de voorgenomen maatregelen op de A27 een positief effect op de reistijden, omdat de reistijdfactor afneemt.

93.2. Anders dan [appellant sub 19B] kennelijk meent, is bij de vaststelling van het tracébesluit bij de verkeersprognoses dus uitgegaan van het in de WLO-2015 opgenomen scenario Hoog en niet van een EC-scenario. Het door [appellant sub 19B] genoemde rapport "Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?" uit 2013 van CE Delft is gemaakt op verzoek van een aantal natuur- en milieuorganisaties. Daarin is onder meer een analyse gemaakt van bij een aantal tracébesluiten voor maatschappelijke baten- en kosten analyses gehanteerde toekomstscenario's, te weten het Global Economy-scenario, het RC-scenario en het EC-scenario. Deze scenario's zijn vergeleken met de op dat moment recente economische ontwikkelingen en verwachtingen. Dit rapport gaat niet over het voorliggende tracébesluit en gaat niet in op het voor het tracébesluit gehanteerde scenario Hoog van de WLO-2015. Het rapport geeft daarom geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen uitgaan van dat scenario.

Zoals de Afdeling hiervoor onder 20.2 heeft overwogen onder verwijzing naar de uitspraak van 3 december 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BG5896, geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie weer van de te verwachten werkelijkheid. De validiteit van een model, zoals het NRM 2017, wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. [appellant sub 19B] heeft dat echter niet met concrete gegevens aannemelijk gemaakt. De verwijzing naar de publicatie "Verkeer en Vervoer in de Nationale Energieverkenning 2015" van 21 april 2016 van het Planbureau voor de Leefomgeving slaagt in dit verband ook niet. De Nationale Energieverkenning wordt jaarlijks uitgebracht. Daarin wordt een beeld gegeven van de ontwikkelingen in de Nederlandse energiehuishouding. De door [appellant sub 19B] genoemde publicatie geeft een beschrijving van de achtergronden van de ramingen van het energieverbruik, de energiebesparing en de emissies van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen van de sector verkeer en vervoer voor de Nationale Energieverkenning uit 2015. [appellant sub 19B] heeft niet concreet gemaakt in hoeverre deze gegevens uit 2015 voor het hanteren van de verkeersprognoses voor het voorliggende tracébesluit relevant zijn.

Het voorgaande leidt tot de conclusie dat de minister ervan heeft mogen uitgaan dat het hanteren van de bovenvermelde uitgangspunten een representatief beeld geeft van de te verwachten verkeersprognose en dat hij zich daarop heeft mogen baseren.

93.3. Voor zover [appellant sub 19B] naar voren heeft gebracht dat het beleid erop zou moeten zijn gericht om minder gebruik te maken van verkeer over de weg, bijvoorbeeld door te betalen voor mobiliteit, of gebruik te maken van nieuwe technologieën zoals zelfrijdende auto's, overweegt de Afdeling dat de vaststelling van een tracébesluit een belangenafweging vergt waarbij naast ruimtelijke belangen ook politieke en bestuurlijke inzichten een rol spelen. De minister heeft ter zitting toegelicht dat het een politieke keuze is om te blijven investeren in het verbeteren van de weginfrastructuur. Er is geen aanleiding voor de conclusie dat de minister niet in redelijkheid die keuze heeft kunnen maken.

[appellant sub 19B] heeft voorts zijn stelling die ertoe strekt dat aan nut en noodzaak moet worden getwijfeld omdat de bouwkosten zo hoog zullen zijn dat de conclusie moet zijn dat de kosten niet in verhouding staan tot de baten, niet met concrete gegevens onderbouwd.

93.4. De conclusie is dat de minister in redelijkheid nut en noodzaak aanwezig heeft kunnen achten.

Het betoog faalt.

Aansluiting Scheiwijk

94. [appellant sub 19B] betoogt dat de aansluiting Scheiwijk, waarmee het bedrijventerrein Groote Haar op de A27 wordt ontsloten, ten onrechte als autonome ontwikkeling in het tracébesluit is opgenomen. Hij stelt dat dat in strijd is met artikel 8, eerste lid, onder b, van de Tracéwet, omdat de betrokken aansluiting en verbindingsweg naar het bedrijventerrein Groote Haar aansluitingen

of knooppunten zijn als bedoeld in die bepaling. De aansluiting Scheiwijk is daarom ten onrechte in bestemmingsplannen voorzien. Hij brengt naar voren dat de procedure voor het nemen van een tracébesluit meer waarborgen kent dan de procedure voor het vaststellen van een bestemmingsplan. Hij wijst erop dat de aansluiting van de verbindingsweg op de A27 negatieve gevolgen heeft voor de doorstroming op het tracé, waarmee nut en noodzaak van het tracébesluit in gevaar komt. Verder brengt hij naar voren dat de minister de aansluiting betaalt.

[appellant sub 19B] kan zich voorts niet verenigen met de aanleg van de aansluiting Scheiwijk, omdat er volgens hem geen behoefte bestaat aan het bedrijventerrein Groote Haar. Hij vreest daarnaast voor gevolgen van die aansluiting voor het verkeer op het lokale wegennet. Hij stelt dat de verkeerseffecten van de aansluiting niet bij de vaststelling van de bestemmingsplannen zijn onderzocht. Hij brengt verder naar voren dat de aansluiting op een andere locatie moet worden aangelegd, omdat de aansluiting die is voorzien de verbeterde doorstroming van het verkeer op de A27 belemmert. De aansluiting moet uit het tracébesluit worden geschrapt.

94.1. In het bestemmingsplan "Aansluiting A27 en verbindingsweg Groote Haar" en in het bestemmingsplan "Bedrijventerrein en windturbinepark Groote Haar" is voorzien in een verbindingsweg en op- en afritten waarmee het bedrijventerrein Groote Haar wordt ontsloten op de A27, ter plaatse van de verzorgingsplaats Scheiwijk. De aansluiting van de A27 op de in de genoemde bestemmingsplannen opgenomen aansluiting en verbindingsweg is opgenomen in het tracébesluit. Op 25 april 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1398, heeft de Afdeling uitspraak gedaan over de beroepen tegen de besluiten waarbij de bestemmingsplannen zijn vastgesteld. In de uitspraak is ook ingegaan op de gevolgen die de verbindingsweg en de aansluiting, zoals die zijn voorzien in de bestemmingsplannen, hebben voor de verkeersintensiteit op de lokale wegen. De beroepen zijn ongegrond verklaard. De genoemde bestemmingsplannen zijn daarom onherroepelijk. Het betoog van [appellant sub 19B] dat gericht is tegen de aansluiting en verbinding en het betoog dat ertoe strekt dat de verbindingsweg naar de A27 in het tracébesluit had moeten worden opgenomen, kunnen daarom niet slagen.

Niet valt in te zien dat zich strijd voordoet met 8, eerste lid, onder b, van de Tracéwet. Daarin is bepaald dat hoofdstuk III van de Tracéwet van toepassing is op een wijziging van een hoofdweg die bestaat uit de ombouw van een weg tot autosnelweg of de uitbreiding van de weg met één of meer rijstroken, indien het uit te breiden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. Deze bepaling houdt niet in dat alleen in een tracébesluit mag worden voorzien in de aanleg van de verbindingsweg en aansluitingen op een autosnelweg.

94.2. Omdat de aansluiting en de verbindingsweg reeds in bestemmingsplannen zijn opgenomen, is er geen grond voor het oordeel dat de minister het tracébesluit, voor zover daarin wordt aangesloten op de aansluiting naar de verbindingsweg, niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

Het betoog faalt.

Verkeersveiligheid

95. [appellant sub 19B] stelt dat de verkeersveiligheid door het tracébesluit zal afnemen, omdat de verkeerstoename op het tracé zorgt voor meer ongevallen. Volgens hem heeft de minister onvoldoende onderbouwd dat het aantal ongevallen op het onderliggende wegennet door het tracébesluit afneemt. [appellant sub 19B] voert verder aan dat in verband met de verkeersveiligheid een maximum snelheid van 80 km/u op het tracé moet worden voorgeschreven.

95.1. In artikel 1, negende lid, van het tracébesluit is voorgeschreven wat de maximaal toegestane snelheid is op de afzonderlijke trajecten van het tracé.

95.2. In de toelichting bij het tracébesluit staat dat het tracébesluit zorgt voor een veiliger ingerichte

weg. Voor het tracébesluit is onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid. De resultaten van dat onderzoek zijn neergelegd in het Effectrapport Verkeersveiligheid en de Oplegnotitie tracébesluit Aspect Verkeersveiligheid, die als bijlagen bij het tracébesluit zijn gevoegd. Daarin is ook ingegaan op de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. Daarvoor zijn berekeningen gemaakt.

In het Effectrapport Verkeersveiligheid staat dat het ontwerp van het tracé zorgt voor een veiligere weg, conform de meest recente richtlijnen, met meer capaciteit. Daarin is in aanmerking genomen dat ondanks de veiliger inrichting in totaal meer slachtofferongevallen worden geprognoseerd omdat de extra capaciteit meer verkeer aantrekt. Per afgelegde kilometer is echter een afname van het aantal ongevallen te verwachten. Ook op het onderliggende wegennet worden door de toename van verkeer meer slachtofferongevallen verwacht. Het betoog van [appellant sub 19B] dat de minister het standpunt heeft ingenomen dat het aantal slachtoffers afneemt, mist daarom feitelijke grondslag.

In de Oplegnotitie tracébesluit Aspect verkeersveiligheid is ingegaan op de effecten vanwege de ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit gewijzigde verkeersgegevens, het NRM 2017, en de ontwerpaanpassingen die ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit in het tracébesluit zijn doorgevoerd. Daarin staat dat het absolute aantal motorvoertuigkilometers en daarmee het aantal ernstige slachtofferongevallen lager zal zijn dan waar in het ontwerp-tracébesluit vanuit is gegaan. Ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit zijn volgens de oplegnotitie een groot aantal maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. De verkeersveilige vormgeving van het tracé zelf zal volgens de oplegnotitie door het project verbeteren.

95.3. [appellant sub 19B] heeft geen concrete gegevens naar voren gebracht op grond waarvan moet worden geoordeeld dat de minister zich bij het nemen van het tracébesluit niet op het onderzoek naar de verkeersveiligheid heeft mogen baseren voor zijn standpunt dat er sprake is van een verkeersveiliger ingerichte weg. Er is daarom ook geen aanleiding voor de conclusie dat de minister de in artikel 1, negende lid, maximaal toegestane snelheid op de verschillende trajectdelen uit een oogpunt van verkeersveiligheid had moeten beperken tot 80 km/u voor het gehele tracé.

Het betoog faalt.

Geluid

96. [appellant sub 19B] stelt dat een maximum snelheid van 80 km/u moet worden ingesteld om de geluidhinder te beperken.

96.1. Indien de geluidbelasting vanwege het tracé hoger is dan de geluidbelasting die geluidgevoelige objecten vanwege de A27 zouden ondervinden bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds, dient, zoals hiervoor onder 16.2 is overwogen, de minister gelet op het bepaalde in artikel 11.30, tweede en vierde lid, van de Wet milieubeheer te onderzoeken of geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om deze overschrijding ongedaan te maken. Deze geluidbeperkende maatregelen bestaan uit bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen. Deze maatregelen zijn in artikel 7 van het tracébesluit opgenomen.

96.2. Zoals onder 16.1 is overwogen is voor het tracébesluit akoestisch onderzoek uitgevoerd waarvan de resultaten zijn neergelegd in verschillende rapporten. Uit het deelrapport Algemeen en het deelrapport Specifiek volgt dat in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden met de op de afzonderlijke trajecten van het tracé aan te houden maximum snelheid, die is voorgeschreven in artikel 1, negende lid, van het tracébesluit.

96.3. Uit bijlage A bij het deelrapport Specifiek volgt dat de geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 19B] in de huidige situatie bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende productieplafonds 54 dB is. Door het toepassen van geluidbeperkende

maatregelen zal de geluidbelasting vanwege de A27 ook 54 dB zijn.

De Afdeling stelt vast dat het tracébesluit daarmee voldoet aan artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer. De Afdeling ziet dan ook niet in dat de minister op grond van de Wet milieubeheer gehouden was om meer geluidbeperkende maatregelen te treffen om de geluidhinder te beperken.

96.4. Het betoog faalt.

Luchtkwaliteit

97. [appellant sub 19B] stelt dat de luchtvervuiling door het tracébesluit zal toenemen, hetgeen volgens wetenschappelijk onderzoek gevolgen heeft voor de volksgezondheid. Hij wijst er daarbij op dat de toename van het verkeer zal leiden tot een toename van de uitstoot van fijn stof. Daarnaast heeft de minister volgens hem de effecten op roetconcentraties niet voldoende in beeld gebracht. Hij brengt verder naar voren dat de toename van het aantal auto's niet verenigbaar is met de klimaatdoelstellingen in het licht van het Klimaatakkoord en de uitspraak in de zaak Urgenda. Voldoen aan de wettelijke normen volstaat volgens hem niet omdat de Awb een belangenafweging voorschrijft. Hij wijst erop dat de normen van de World Health Organization (hierna: WHO) strenger zijn. Hij brengt ten slotte naar voren dat in verband met de luchtkwaliteit een maximum snelheid van 80 km/u moet worden ingesteld.

97.1. Zoals hiervoor onder 21.1 is overwogen, heeft de minister bij de vaststelling van het tracébesluit toepassing gegeven aan artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer, omdat het project is opgenomen in het NSL. Uit het derde lid van die bepaling volgt dat in het geval de effecten van het project zijn verdisconteerd in het NSL, in zoverre geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden voor een in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarde.

97.2. Omdat het project is opgenomen in het NSL wordt geborgd dat het project voldoet aan de voor luchtkwaliteit geldende wet- en regelgeving. Het Klimaatakkoord maakt daar geen deel van uit. In het NSL is vastgelegd welke maatregelen moeten worden getroffen voor de luchtkwaliteit. Daarom heeft de minister geen aanvullende maatregelen, zoals het in artikel 1, negende lid, van het tracébesluit maximaal toegestane snelheid op de verschillende trajectdelen beperken tot 80 km/u voor het gehele tracé, in het tracébesluit hoeven voorschrijven.

De gestelde omstandigheid dat het voorziene tracé gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit kan dan ook, gelet op artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer, niet aan de vaststelling van het tracébesluit in de weg staan.

97.3. Ten aanzien van de vrees voor gezondheidsklachten als gevolg van de uitstoot van fijn stof en roet overweegt de Afdeling dat gezondheidsrisico's bij het stellen van de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit zijn betrokken. De minister heeft, zoals hiervoor onder 40.2 is overwogen, naast de toets aan de wettelijke vereisten voor luchtkwaliteit aandacht gegeven aan luchtkwaliteit in relatie tot het aspect gezondheid, hoewel de minister dit niet afzonderlijk hoeft te beoordelen. In paragraaf 2.5.2 van de Nota van Antwoord staat onder meer dat de wettelijke normen zijn opgesteld met het oog op de menselijke gezondheid. In het NSL wordt rekening gehouden met voorgenomen projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en daar zijn maatregelen tegenover gezet om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ook is in de Nota van Antwoord ingegaan op de advieswaarden van de WHO en op het advies "Gezondheidswinst door schonere lucht" van 23 januari 2018 van de Gezondheidsraad. Voorts is in de Nota van Antwoord verwezen naar het deelrapport Lucht en de Oplegnotitie Aspect Luchtkwaliteit, die bijlagen bij het tracébesluit zijn, waarin de effecten van de aanpassing van het tracé op de luchtkwaliteit zijn beschreven. Daaruit volgt dat die effecten zeer beperkt zijn. De in bijlage 2 opgenomen grenswaarden worden niet

overschreden.

97.4. De conclusie is dat het betoog over luchtkwaliteit faalt.

Natuur

- Natura 2000-gebieden

98. [appellant sub 19B] betoogt dat het tracébesluit diverse natuurgebieden, waaronder Natura 2000-gebieden, zoals de "Zouweboezem", aantast evenals de ecologische hoofdstructuur. Hij brengt naar voren dat de minister het tracébesluit niet heeft kunnen vaststellen onder verwijzing naar het PAS, omdat de Afdeling in de uitspraak van 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, heeft geoordeeld dat het PAS niet als basis mag worden gebruikt voor toestemming voor activiteiten.

98.1. In artikel 8:69a van de Awb is bepaald dat de bestuursrechter een besluit niet vernietigt op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept. Dit is het zogeheten relativiteitsvereiste.

Blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, blz. 18-20) heeft de wetgever met deze bepaling de eis willen stellen dat er een verband moet bestaan tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appellant door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van de appellant.

98.2. [appellant sub 19B] heeft aangevoerd dat de aantasting van de Natura 2000-gebieden door het tracébesluit gevolgen heeft voor zijn woon- en leefklimaat. Verder wijst hij erop dat hij een bijdrage ontvangt voor natuur- en landschapsbeheer op zijn percelen in verband met de aanwezigheid van de grutto. Hij stelt dat de gunstige staat van instandhouding van die soort in het Natura 2000-gebied "Lingegebied & Diefdijk-Zuid" daarbij is gebaat. Daarnaast brengt hij naar voren dat hij vreest dat de toename van de stikstofdepositie door het tracébesluit in Natura 2000-gebieden nadelige gevolgen zal hebben voor de weidegang van zijn koeien. Volgens hem strekken de normen waarop hij zich beroept daarom ter bescherming van zijn belangen.

98.3. [appellant sub 19B] doet met zijn betoog over Natura 2000-gebieden een beroep op normen van de Wnb. De bepalingen in de 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.

Uit de uitspraak van de Afdeling van 22 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1129, volgt dat bij de beantwoording van de vraag of een dergelijke verwevenheid kan worden aangenomen, onder meer rekening moet worden gehouden met de situering van de woning van de betrokkene, al dan niet tussen overige bebouwing, met de afstand tussen de woning van betrokkene en het natuurgebied, met hetgeen aanwezig is in het gebied tussen de woning en het Natura 2000-gebied en met het al dan niet bestaande, geheel of gedeeltelijke directe zicht vanuit de woning op het gebied. Indien het Natura 2000-gebied deel uitmaakt van de directe woonomgeving van betrokkene, is in beginsel sprake van verwevenheid als hiervoor bedoeld.

98.4. In de wijde omgeving van het plangebied ligt een aantal Natura 2000-gebieden. Het voor

[appellant sub 19B] meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is het gebied "Lingegebied & Diefdijk-Zuid". Dit gebied ligt op geruime afstand van in elk geval 1,5 km van zijn woning. Gelet op deze afstand maakt dit Natura 2000-gebied geen deel uit van de directe woonomgeving van [appellant sub 19B] en bestaat er geen verwevenheid tussen de belangen van [appellant sub 19B] bij het behoud van een goede kwaliteit van zijn woon- en leefomgeving en de algemene belangen die de Wnb beoogt te beschermen.

98.5. De bedrijfseconomische belangen van degene die eigenaar of gebruiker is van gronden in de nabijheid van een Natura 2000-gebied kunnen onder omstandigheden zo verweven 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. Vergelijk de uitspraak van 13 november 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3839.

98.6. De bedrijfseconomische belangen van [appellant sub 19B] zijn niet verweven met het algemene belang van de natuurbescherming zoals hiervoor bedoeld. Zijn gronden liggen niet in een Natura 2000-gebied en zijn bedrijfsactiviteiten houden geen verband met de daar beschermde natuurwaarden.

Het Natura 2000-gebied "Lingegebied & Diefdijk-Zuid" is niet aangewezen voor de grutto. Voorts is niet is gebleken dat [appellant sub 19B] een concreet voornemen heeft met betrekking tot zijn bedrijfsactiviteiten, waarvoor een vergunning is vereist op grond van de Wnb. Het door [appellant sub 19B] gestelde belang dat de weidegang van zijn koeien niet wordt belemmerd betreft daarom een hypothetische situatie. Bovendien is er slechts een indirecte relatie tussen de gevolgen die het tracé heeft op de staat van de instandhouding van een Natura 2000-gebied en het belang van [appellant sub 19B]. De mogelijkheid voor [appellant sub 19B] om een eventuele vergunning te verkrijgen is immers niet alleen hiervan afhankelijk, maar wordt bepaald door verschillende factoren, zoals de totale stikstofdepositie op het gebied en eventuele maatregelen die [appellant sub 19B] zelf zou kunnen treffen ter beperking van de stikstofuitstoot. Daarom neemt de Afdeling hier geen verwevenheid aan (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 18 juni 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2225 over de belanghebbendheid).

98.7. De conclusie is dan ook dat de bepalingen van de Wnb die strekken tot bescherming van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden in dit geval kennelijk niet strekken tot bescherming van het belang van [appellant sub 19B]. De beroepsgrond kan daarom vanwege het in artikel 8:69a van de Awb opgenomen relativiteitsvereiste niet leiden tot vernietiging van het tracébesluit. Gelet hierop wordt deze beroepsgrond niet inhoudelijk besproken.

- Natuurnetwerk Nederland

99. [appellant sub 19B] stelt dat het tracébesluit een aanzienlijke aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (nu: Natuurnetwerk Nederland) tot gevolg heeft.

99.1. In het deelrapport Natuur, dat als bijlage bij de toelichting van het tracébesluit is gevoegd, is ingegaan op de effecten voor het Natuurnetwerk Nederland. De conclusie is dat de aantasting daarvan door mitigerende maatregelen zoveel mogelijk wordt voorkomen en dat door compenserende maatregelen effecten worden gecompenseerd. Deze maatregelen zijn opgenomen in artikel 10 en in artikel 11 van het tracébesluit. [appellant sub 19B] heeft zijn betoog dat zich desondanks een onaanvaardbare aantasting voordoet van het Natuurnetwerk Nederland niet met concrete gegevens onderbouwd. Daarom is er geen aanleiding voor de conclusie dat de minister zich bij het nemen van het tracébesluit niet op het deelrapport Natuur heeft mogen baseren, nog daargelaten de vraag of de normen waar [appellant sub 19B] zich in zoverre op beroept, strekken ter bescherming van zijn belangen.

- Diersoorten

100. [appellant sub 19B] brengt naar voren dat de bescherming van diersoorten, zoals de bever, buizerd, sperwer en grote en kleine modderkruiper, onvoldoende is verzekerd en dat het vleermuisonderzoek onvolledig is.

100.1. In het deelrapport Natuur is ingegaan op de gevolgen van het tracé voor diersoorten die vallen onder de bescherming van de Wnb. De conclusie van dat rapport is dat, voor zover zich effecten voordoen, mitigerende en compenserende maatregelen zullen worden getroffen en dat aannemelijk is dat de op grond van de Wnb benodigde ontheffing kan worden verleend. De bedoelde maatregelen zijn opgenomen in artikel 10 en in artikel 11 van het tracébesluit.

[appellant sub 19B] heeft zijn stellingen over het onderzoek naar de effecten op vleermuizen en de in verband met diersoorten te treffen maatregelen niet onderbouwd. Daarom is er geen aanleiding voor de conclusie dat de minister zich niet op het deelrapport Natuur heeft mogen baseren, nog daargelaten de vraag of de normen waar [appellant sub 19B] zich in zoverre op beroept, strekken ter bescherming van zijn belangen.

- Kap van bomen

101. [appellant sub 19B] brengt naar voren dat voor een omvangrijk deel van de te kappen bomen niet wordt voorzien in compensatie binnen de grenzen van het tracébesluit. Hij stelt dat de ministeriële beleidsregel "Beleidsregel natuurcompensatie en Tracéwet" voorschrijft dat compensatie in principe plaats moet vinden in de directe omgeving van de ingreep en zo veel mogelijk aansluitend aan een gebied met vergelijkbare waarden. Daarbij wijst hij erop dat in deze beleidsregel staat dat de Tracéwet vereist dat nauwkeurig wordt beschreven op welke locaties de compensatie is voorzien en dat dat moet zijn verzekerd. Ook dient een einddatum te worden genoemd, waarop de compensatie moet zijn gerealiseerd. Volgens hem wordt niet aan deze vereisten voldaan.

Verder brengt [appellant sub 19B] naar voren dat de gevolgen van de bomenkap voor flora en fauna onvoldoende zijn onderzocht.

101.1. Voor de kap van de bomen is in het kader van de Wnb een ontheffing vereist, voor zover het gaat om bomen die buiten de bebouwde kom staan. Voorts zijn op grond van algemene plaatselijke verordeningen van gemeenten omgevingsvergunningen vereist.

101.2. In het deelrapport Natuur is ingegaan op de omvang van de te kappen houtopstanden en de hoeveelheid die moet worden gecompenseerd.

De kap van bomen, waarop de Wnb van toepassing is, wordt gecompenseerd binnen de grens van het tracébesluit. Volgens het deelrapport Natuur gaat het om 33,69 ha. In de toelichting bij het tracébesluit staat dat 37,07 ha binnen de grenzen van het tracébesluit zal worden teruggebracht. Dat is dus meer dan nodig is op grond van de Wnb. Compensatie zal zoveel mogelijk op dezelfde locatie plaatsvinden als waar de kap heeft plaatsgevonden en in ieder geval binnen de overeenkomstig daarvoor in artikel 3 van de beschikking "Ontheffing houtopstanden Rijkswaterstaat" opgenomen termijn van vijf jaar, zo staat in de toelichting. Voorts staat daarin dat de locaties voor de compensatie zijn weergegeven in het Landschapsplan, dat ook een bijlage is bij het tracébesluit.

In het deelrapport Natuur staat verder dat de benodigde compensatie voor de kap van de bomen, waarvoor een omgevingsvergunning op grond van gemeentelijke regelgeving zoals neergelegd in algemene plaatselijke verordeningen is vereist, grotendeels binnen de grens van het tracébesluit wordt gerealiseerd. Het gaat om in totaal 15,73 ha. Verder staat in het deelrapport Natuur dat afspraken zijn gemaakt met gemeenten voor zover compensatie buiten de grenzen van het tracébesluit plaatsheeft.

In artikel 12, van het tracébesluit is daartoe het volgende bepaald:

"1. Om de kap van bomen te compenseren worden in het kader van de Wet natuurbescherming onderdeel H4 houtopstanden en de Algemene plaatselijke verordeningen van de gemeenten de maatregelen zoals genoemd in tabel 12 gerealiseerd. Compensatie van de houtopstanden vindt zoveel mogelijk plaats op dezelfde locatie dan wel in de directe nabijheid van de weg. Indien compensatie hier niet mogelijk is, wordt in overleg met de betrokken gemeenten gezocht naar alternatieve locaties buiten de grenzen van het Tracébesluit.

2. De herplant van houtopstand die plaatsvindt binnen de grenzen van het Tracébesluit wordt gerealiseerd binnen het op de detailkaarten aangeduide Maatregelvlak "Inpassingsdoeleinden natuur".

Tabel 12: Compenserende maatregelen kap bos/bomen

Effect	Wettelijk kader	Maatregel	Locaties (ter hoogte van)
Vernietiging	Wet natuurbescherming	Compensatie van 37,07 ha	Compensatie vindt plaats binnen het Maatregelvlak 'Inpassingsdoeleinden natuur'
Vernietiging	APV	Compensatie van 15,73 ha	Compensatie vindt plaats binnen het Maatregelvlak 'Inpassingsdoeleinden natuur'

."

101.3. Naar het oordeel van de Afdeling wordt voldaan aan het in artikel 10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Tracéwet gestelde vereiste dat een tracébesluit ten minste een beschrijving bevat van de te treffen voorzieningen gericht op het compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk. Daarbij is van belang dat, zoals de Afdeling eerder in vergelijkbare zin heeft geoordeeld in haar uitspraak van 15 september 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN7032, dit vereiste niet zover gaat dat in het tracébesluit op detailniveau moet worden vastgelegd op welke plaatsen ter compensatie van bomenkap nieuwe bomen worden geplant.

Voorts wordt met artikel 12 van het tracébesluit en hetgeen in het deelrapport Natuur en de toelichting bij het tracébesluit is opgenomen, naar het oordeel van de Afdeling ook voldaan aan de in de door [appellant sub 19B] genoemde ministeriële beleidsregel "Beleidsregel natuurcompensatie en Tracéwet" waarin uitgangspunten zijn opgenomen voor compensatie als het gaat om de locatie en de einddatum. Daarin staat dat compenserende maatregelen ook buiten het beheersgebied van een werk kunnen liggen. Daarbij geldt als uitgangspunt dat compensatie in principe in de directe omgeving van de ingreep moet plaatsvinden en zoveel mogelijk aansluitend aan een gebied met vergelijkbare waarden. Voorts staat in deze beleidsregel, zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in haar uitspraak van 2 augustus 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2087, dat compenserende maatregelen die niet aan het werk zelf worden getroffen niet in het tracébesluit zelf dienen te worden vastgesteld. Deze maatregelen, evenals een einddatum waarop de compensatie gerealiseerd dient te zijn, worden dan wel bijvoorbeeld in de toelichting beschreven. Omdat dat het geval is, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat zich strijd voordoet met de "Beleidsregel natuurcompensatie en Tracéwet".

101.4. In het deelrapport Natuur is ingegaan op de gevolgen van het tracébesluit voor beschermde planten- en diersoorten. [appellant sub 19B] heeft zijn betoog dat ertoe strekt dat vanwege de kap van bomen daarin aspecten ontbreken niet met concrete gegevens onderbouwd.

101.5. Voor zover [appellant sub 19B] ter zitting heeft gesteld dat hij vreest dat de uitvoering van de compensatieplicht niet is verzekerd, overweegt de Afdeling dat de vraag of uitvoering wordt gegeven aan het tracébesluit geen betrekking heeft op de rechtmatigheid van het tracébesluit en daarom nu niet aan de orde kan komen (vergelijk de al hiervoor genoemde uitspraak van de

Afdeling van 15 september 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN7032).

- Conclusie natuur

102. Het betoog over de gevolgen voor Natuurnetwerk Nederland, diersoorten en de kap van houtopstanden faalt.

Schaarse rechten

103. [appellant sub 19B] heeft ter zitting naar voren gebracht dat in het tracébesluit schaarse rechten worden toebedeeld.

103.1. Zoals hiervoor onder 34.1 is overwogen, is in artikel 1.6a van de Chw bepaald dat na afloop van de termijn voor het instellen van beroep geen beroepsgronden meer kunnen worden aangevoerd.

Omdat [appellant sub 19B] de beroepsgrond over schaarse rechten niet in het beroepschrift naar voren heeft gebracht, moet deze grond gelet op artikel 1.6a van de Chw buiten beschouwing worden gelaten.

Verwijzing zienswijzen

104. [appellant sub 19B] heeft zich voor het overige beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van de zienswijze die hij over het ontwerp-tracébesluit naar voren heeft gebracht. In de Nota van Antwoord, die als bijlage bij het tracébesluit hoort, is ingegaan op deze zienswijze. [appellant sub 19B] heeft geen redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze onjuist zou zijn.

Conclusie beroep [appellant sub 19A] en [appellant sub 19B]

105. Het beroep van [appellant sub 19A] is niet-ontvankelijk. Het beroep van [appellant sub 19B] is ongegrond.

106. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van Platform Raamsdonk, [appellant sub 20A], [appellant sub 20B], [appellant sub 20C] en [appellant sub 20D], het beroep van [appellant sub 21A], [appellant sub 21B], [appellant sub 21C] en [appellant sub 21D] en het beroep van Stichting Platform Waspik

Ontvankelijkheid

107. De minister brengt naar voren dat in het beroepschrift van Platform Raamsdonk staat dat Platform Raamsdonk een groep verontruste bewoners is, die niet werkzaam zijn in een stichting of vereniging. De minister betwijfelt daarom de ontvankelijkheid van het door Platform Raamsdonk ingestelde beroep.

107.1. Zoals hiervoor onder 6.1 is overwogen kunnen uitsluitend belanghebbenden op grond van de artikelen 1:2, eerste lid, en 8:1 van de Awb beroep instellen tegen een tracébesluit. Uit artikel 1:2, derde lid, van de Awb volgt dat voor het opkomen in rechte ter behartiging van algemene en collectieve belangen de eis van rechtspersoonlijkheid geldt om als belanghebbende te kunnen worden aangemerkt.

Dat betekent dat moet worden vastgesteld of Platform Raamsdonk een rechtspersoon is.

107.2. Het Platform is niet bij notariële akte opgericht en beschikt niet over statuten. De vraag

doet zich voor of Platform Raamsdonk kan worden aangemerkt als een vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid, ook wel informele vereniging genoemd, in de zin van artikel 2:26 van het Burgerlijk Wetboek. Vaststaat dat Platform Raamsdonk geen andere rechtspersoon is als genoemd in het Burgerlijk Wetboek.

Voor het aannemen van een vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid dient te worden voldaan aan de in de uitspraak van de Afdeling van 12 maart 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BC6406, opgenomen cumulatieve vereisten:

1) er moet een ledenbestand zijn, en

2) het moet gaan om een organisatorisch verband dat is opgericht voor een bepaald doel, zodat sprake moet zijn van regelmatige ledenvergaderingen, een bestuur en een samenwerking die op enige continuïteit is gericht, en

3) de organisatie dient als eenheid deel te nemen aan het rechtsverkeer.

107.3. Ter zitting is vastgesteld dat er geen ledenbestand is en geen organisatorisch verband met een bestuur, zodat Platform Raamsdonk niet voldoet aan de vereisten om als informele vereniging te kunnen worden aangemerkt.

Daarom is Platform Raamsdonk geen belanghebbende en kan hij geen beroep instellen tegen het tracébesluit.

107.4. De Afdeling stelt vast dat het beroepschrift van Platform Raamsdonk is ondertekend door [appellant sub 20C], [appellant sub 20A], [appellant sub 20B] en [appellant sub 20D] (hierna: [appellant sub 20C] en anderen). De Afdeling begrijpt het beroepschrift zo dat het beroep ook door hen is ingediend. Omdat zij, zoals niet in geschil is, als belanghebbenden kunnen worden aangemerkt, is er geen aanleiding het beroep voor zover het door hen is ingesteld niet-ontvankelijk te verklaren.

Dat betekent dat de Afdeling de beroepsgronden inhoudelijk zal bespreken.

Alternatief voor knooppunt Hooipolder

108. Om de doorstroming bij het knooppunt Hooipolder te verbeteren, voorziet het tracébesluit in de realisatie van een verbindingsboog tussen de A59 West en de A27 richting Utrecht. Als gevolg van de realisatie van de nieuwe verbindingsboog zal afslag 34 Raamsdonksveer komen te vervallen. [appellant sub 20C] en anderen brengen naar voren dat er een alternatief is voor de aanpassing bij het knooppunt Hooipolder, aangeduid als het "Hooipolder 2.0 plan", waarbij afslag 34 behouden kan blijven.

108.1. [appellant sub 20C] en anderen hebben deze beroepsgrond eerst opgenomen in hun nadere memorie van 19 februari 2020. Zoals hiervoor onder 34.1 is overwogen, is in artikel 1.6a van de Chw bepaald dat na afloop van de termijn voor het instellen van beroep geen beroepsgronden meer kunnen worden aangevoerd. Omdat [appellant sub 20C] en anderen in het beroepschrift geen beroepsgrond over alternatieven naar voren hebben gebracht, moet deze grond buiten beschouwing worden gelaten.

Gevolgen onderliggend wegennet

109. [appellant sub 21A], [appellant sub 21B], [appellant sub 21C] en [appellant sub 21D] (hierna: [appellant sub 21A] en anderen), [appellant sub 20C] en anderen en Platform Waspik brengen naar voren dat door het vervallen van afslag 34 Raamsdonksveer het verkeer op de wegen op het lint door Raamsdonk en Waspik zal toenemen. Platform Waspik stelt dat de toename van het

verkeer op de Benedenkerkstraat en de Kerkstraat in Waspik niet door de minister is betrokken. Volgens [appellant sub 21A] en anderen en Platform Waspik zijn de Schansstraat en de Luiten Ambachtstraat in Raamsdonk en de Benedenkerkstraat en de Kerkstraat in Waspik niet geschikt om de toename van het verkeer te verwerken. Zij wijzen er in dit verband op dat deze wegen smal zijn, de woningen dicht bij de weg staan, er veel geparkeerde auto's staan, er veel landbouwverkeer rijdt, deze wegen niet zijn voorzien van vrijliggende fietspaden en er geen troittoirs zijn, er veel ertoegangen zijn en de maximum snelheid is beperkt tot 50 km/u. Platform Waspik en [appellant sub 20C] en anderen brengen naar voren dat niet wordt voldaan aan de principes van Duurzaam Veilig, waarbij [appellant sub 20C] en anderen ook stellen dat de wegen te smal zijn. Volgens [appellant sub 20C] en anderen heeft de minister de Schansstraat en Werfkampenseweg ten onrechte aangemerkt als erfontsluitingsweg op grond waarvan de wegen geschikt zouden zijn om de toename van het verkeer te verwerken. [appellant sub 20C] en anderen stellen dat deze wegen zogeheten grijze wegen zijn, die niet onder een bepaalde categorie wegen zijn te brengen, omdat deze wegen zowel een functie hebben voor doorgaand verkeer als een verblijfsfunctie. [appellant sub 20C] en anderen wijzen er op dat de Werfkampenseweg de ontsluiting is op de A27 en daarnaast wordt gebruikt door landbouwverkeer, vrachtverkeer, schoolgaande jeugd, recreatieve fietsers en woon- en werkverkeer naar het industrieterrein Dombosch in Raamsdonksveer. Zij stellen verder dat de door de minister gehanteerde verkeersgegevens onder druk staan, omdat uit een rapport van het Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid volgt dat het de komende jaren alleen maar drukker wordt op de weg. [appellant sub 20C] en anderen wijzen erop dat uit publicatie nr. 329 van CROW, "Handboek wegontwerp 2013-erftoegangswegen", volgt dat het gewenst kan zijn om een breder wegprofiel aan te houden dan strikt noodzakelijk is, in verband met onder meer landbouwvoertuigen. Zij stellen verder onder verwijzing naar de richtlijnen van CROW, opgenomen in publicatie nr. 351 "Ontwerpwijzer fietsverkeer", dat de wegen door Raamsdonk moeten worden voorzien van een fietspad, omdat de verkeersintensiteit meer is dan 3.000 mvt/e. [appellant sub 21A] en anderen brengen naar voren dat de gemeente Geertruidenberg de Luiten Ambachtstraat en de Schansstraat aanmerkt als gebiedsontsluitingswegen type II binnen de bebouwde kom, waarvoor een streefwaarde geldt van maximaal 4.000 mvt/e.

[appellant sub 21A] en anderen en Platform Waspik betogen ten slotte dat niet is verzekerd dat de maatregelen om de verkeershinder in Raamsdonk en Waspik te beperken, die zijn opgenomen in een overeenkomst tussen de gemeenten Geertruidenberg en Waalwijk en de provincie Noord-Brabant, zullen worden getroffen, omdat daaraan voorwaarden en een einddatum zijn verbonden. [appellant sub 21A] en anderen brengen naar voren dat de minister ten onrechte niet is ingegaan op hun stelling dat het redelijk is dat de rijksoverheid een deel van de kosten van deze maatregelen voor haar rekening neemt.

109.1. In paragraaf 5.1 van het deelrapport Verkeer, dat een bijlage is bij de toelichting van het tracébesluit, staat dat door het komen te vervallen van afslag 34 Raamsdonksveer, en de realisatie van de nieuwe verbindingsweg tussen Oosterhout en Raamsdonksveer bij het knooppunt Hooipolder, negatieve effecten zullen optreden voor het onderliggende wegennet rond Waspik. Verkeer vanuit Waspik gaat over de Luiten Ambachtstraat en de Heemraadsingel in Raamsdonk naar Raamsdonksveer en dus niet meer via de A59. Daardoor zal ook een toename van verkeer optreden op de Werfkampenseweg en op de Kerklaan in Raamsdonk. Het verkeer op de Luiten Ambachtstraat zal volgens het deelrapport Verkeer door het tracébesluit toenemen van 3.200 naar 5.100 mvt/e. Dat is een toename van 59%. Op de Werfkampenseweg zal een toename plaatshebben van 1.200 naar 3.100 mvt/e; dat is een toename van 158%.

De minister heeft in het verweerschrift toegelicht dat de toename van het verkeer in de Benedenkerkstraat in Waspik, waar de Luiten Ambachtstraat op uitkomt, vergelijkbaar zal zijn met die in de Luiten Ambachtstraat. De Luiten Ambachtstraat gaat over in de Schansstraat en de Schansstraat gaat weer over in de Heemraadsingel die uitkomt op de Kerklaan. Via de Kerklaan kan de Werfkampenseweg worden bereikt die leidt naar de aansluiting op de A27 bij Geertruidenberg.

109.2. Voor zover de betogen ertoe strekken dat de bestaande verkeersintensiteiten zijn onderschat, is dit niet met concrete gegevens onderbouwd. Er is daarom geen aanleiding voor de conclusie dat de minister zich in zoverre niet op het deelrapport Verkeer heeft mogen baseren.

109.3. In het deelrapport Verkeer is aan de hand van de principes van Duurzaam Veilig beoordeeld of de toename van het verkeer aanvaardbaar is. Deze principes zijn gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarbij worden wegen onderscheiden in stroomwegen, gebiedontsluitingswegen en erftoegangswegen.

In het deelrapport Verkeer zijn de Luiten Ambachtstraat, de Kerklaan en de Werfkampenseweg aangemerkt als erftoegangswegen, vanwege de functie, de vormgeving en het gebruik van deze wegen. Volgens de principes van Duurzaam Veilig geldt daarvoor een streefwaarde van maximaal 6.000 mvt/e. De minister heeft toegelicht dat indien de streefwaarde niet wordt overschreden, er geen aanleiding is om nader onderzoek te verrichten. Dat betekent dat de Luiten Ambachtstraat en de Werfkampenseweg geschikt worden geacht om de toename van het verkeer vanwege het tracébesluit te kunnen verwerken, omdat door die toename de streefwaarde niet wordt overschreden. Dat geldt ook voor de wegen in Waspik, waar een vergelijkbare toename van het verkeer zal plaatsvinden. Dat betekent dat een aanpassing van die wegen, zoals een vrijliggend fietspad, niet nodig is. De minister wijst er daarbij onder verwijzing naar publicatie nr. 315 "Basiskennmerken wegontwerp" van CROW op dat erftoegangswegen in het buitengebied bedoeld zijn voor gebruik door gemengd verkeer, waaronder landbouwverkeer. Omdat bij de Kerklaan de streefwaarde van 6.000 mvt/e zal worden overschreden is voor deze weg wel onderzocht of deze geschikt is om de toename van het verkeer te verwerken. Volgens het deelrapport Verkeer is dat het geval, omdat de Kerklaan een ruime restcapaciteit kent, de rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer gescheiden zijn met een asmarkering en het fietsverkeer wordt afgewikkeld op aanliggende of vrijliggende fietspaden.

109.4. De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet op het deelrapport Verkeer heeft mogen baseren, waarbij is aangesloten bij de principes voor Duurzaam Veilig, voor zijn standpunt dat de toename van het verkeer op het onderliggende wegennet in Raamsdonk en Waspik aanvaardbaar is. De omstandigheid dat de gemeente Geertruidenberg uitgaat van een andere typering van de wegen in Raamsdonk en Waspik en daarvoor andere streefwaarden hanteert, maakt dat niet anders. Dat betekent op zichzelf niet dat sprake is van een verkeersonveilige situatie. Ook de door [appellant sub 20C] en anderen genoemde publicaties van CROW geven geen grond voor een andere conclusie. Daaruit kan niet worden afgeleid dat met de voorziene toename op de bestaande wegen, die in de bestaande situatie ook gebruikt worden voor de afwikkeling van gemengd verkeer, een verkeersonveilige of anderszins onaanvaardbare situatie zal ontstaan. Dit geldt meer specifiek ook voor de Kerklaan, ten aanzien waarvan is onderzocht of de overschrijding van de streefwaarde leidt tot een onaanvaardbare situatie. De minister heeft dan ook de maatregelen voor het aanpassen van de verkeerssituatie waarover de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Geertruidenberg en Waalwijk een overeenkomst hebben gesloten niet in het tracébesluit hoeven betrekken.

109.5. De betogen falen.

Schade door trilling

110. [appellant sub 20C] en anderen vrezen voor schade door trilling vanwege de toename van het verkeer, omdat de woningen van [appellant sub 20C], [appellant sub 20A en [appellant sub 20 D] op minder dan 5 m van de wegas van de Schansstraat zijn gesitueerd. Zij wijzen op het rapport "Trillingonderzoek Schansstraat, (gemeente Geertruidenberg)" van de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant van 22 juli 2015.

110.1. De minister stelt onder verwijzing naar de beoordelingsrichtlijn "SBR Trillingsrichtlijn A:

Schade aan bouwwerken" dat door de toename van de verkeersintensiteit de maximaal optredende trilling niet zal toenemen. De kans op schade neemt daarom ook niet toe.

De Afdeling ziet geen aanleiding voor de conclusie dat dit standpunt van de minister niet kan worden gevolgd. Daarbij betreft de Afdeling dat het door [appellant sub 20C] en anderen overgelegde rapport niet gaat over eventuele schade ten gevolge van trilling, maar over hinder door trilling. Het rapport bevat de resultaten van onderzoek dat in 2015 is verricht naar trilling voor drie woningen, waaronder de woning van [appellant sub 20D] aan de [locatie 17]. Dat in de huidige situatie trillinghinder bij deze woningen wordt ondervonden, betekent niet dat zich schade zal voordoen ten gevolge van de toename van de verkeersintensiteit.

110.2. Het betoog faalt.

Geluid, luchtkwaliteit en gezondheid

111. [appellant sub 20C] en anderen vrezen voor geluidhinder ten gevolge van het tracébesluit.

111.1. De straten in Raamsdonk ter plaatse van de woningen van [appellant sub 20C] en anderen zullen niet worden aangepast voor het tracébesluit. Dat betekent dat geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, zodat geen geluidonderzoek op grond van de Wet geluidhinder hoefde te worden verricht en ook geen maatregelen zijn vereist. De effecten van het geluid zijn echter wel in beeld gebracht voor de onderliggende wegen die, hoewel niet nieuw aangelegd of gewijzigd, met een toename van verkeer te maken krijgen. In het project-MER dat in verband met het tracébesluit is opgesteld, staat dat bij enkele wegen op het onderliggend wegennet lichte toenames tot maximaal 1 dB optreden door wijzigingen in de verkeersdoorstroming.

Deze toename is naar het oordeel van de Afdeling niet zodanig dat zich in zoverre onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat in Raamsdonk zullen voordoen.

112. [appellant sub 20C] en anderen vrezen voor gevolgen voor de gezondheid vanwege de uitstoot van fijn stof. Zij stellen dat de luchtkwaliteit in de Luiten Ambachtstraat, Schansstraat, Heemraadsingel en Kerklaan ten onrechte niet wordt gemeten. Zij wijzen op een methode waarbij met gebruik van een zogeheten "Palms diffusiebuisje" de concentratie van stikstofdioxide kan worden gemeten.

112.1. Zoals is overwogen onder 21.1 heeft de minister heeft bij de vaststelling van het tracébesluit toepassing gegeven aan artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer, omdat het project is opgenomen NSL. Uit het derde lid van die bepaling volgt dat in het geval de effecten van het project zijn verdisconteerd in het NSL, in zoverre geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden voor een in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarde.

De gestelde omstandigheid dat het voorziene tracé gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit kan dan ook, gelet op artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer, niet aan de vaststelling van het tracébesluit in de weg staan.

Voorts is in artikel 77 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit bepaald dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit in het NSL dienen te worden beoordeeld aan de hand van de standaardrekenmethoden als bedoeld in artikel 71 van die Regeling. Een andere berekeningsmethode, zoals door [appellant sub 20C] en anderen wordt voorgesteld, kan dus niet worden gevolgd.

112.2. Ten aanzien van de vrees voor gezondheidsklachten als gevolg van de uitstoot van fijn stof overweegt de Afdeling dat, zoals hiervoor onder 40.2 is overwogen, in paragraaf 2.5.2 van de

Nota van Antwoord is ingegaan op luchtkwaliteit in relatie tot gezondheid, hoewel de minister dit niet afzonderlijk hoeft te beoordelen. Daarin staat onder meer dat de wettelijke normen zijn opgesteld met het oog op de menselijke gezondheid. In het NSL wordt rekening gehouden met voorgenomen projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en daar zijn maatregelen tegenover gezet om de luchtkwaliteit te verbeteren. Verder is in de Nota van Antwoord verwezen naar het deelrapport Lucht en de Oplegnotitie Aspect Luchtkwaliteit, die bijlagen bij het tracébesluit zijn, waarin de effecten van de aanpassing van het tracé op de luchtkwaliteit zijn beschreven. Daaruit volgt dat die effecten zeer beperkt zijn. De in bijlage 2 opgenomen grenswaarden worden niet overschreden.

112.3. Het betoog faalt.

Verwijzing zienswijzen

113. [appellant sub 20C] en anderen hebben zich voor het overige beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van de zienswijze die zij over het ontwerp-tracébesluit naar voren heeft gebracht. In de Nota van Antwoord, die als bijlage bij het tracébesluit hoort, is ingegaan op deze zienswijze. [appellant sub 20C] en anderen hebben geen redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze onjuist zou zijn.

Conclusie

114. Het beroep van Platform Raamsdonk en [appellant sub 20C] en anderen, voor zover het is ingesteld door Platform Raamsdonk, is niet-ontvankelijk. Het beroep, voor zover het is ingesteld door [appellant sub 20C] en anderen, en de beroepen van [appellant sub 21A] en anderen en Platform Waspijk zijn ongegrond.

115. Voor een proceskostenveroordeeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van Business Art Service en anderen

116. Het beroep van Business Art Service en anderen is ingediend namens de eigenaren en gebruikers van de bedrijfslocatie Oosterhoutseweg 18 in Raamsdonksveer. Ter plaatse bevindt zich een monumentale watertoren met bijbehorende gebouwen die worden gebruikt als kantoorruimte en als expositie- en opslagruimte van kunst. Business Art Service en anderen vrezen dat zij onevenredige overlast zullen ondervinden van het tracébesluit, onder meer als gevolg van een verminderde bereikbaarheid van hun bedrijfslocatie.

Vervallen van de afrit Raamsdonksveer

117. De bedrijfslocatie Oosterhoutseweg 18 ligt in de huidige situatie aan de zuidzijde van de A59 nabij afslag 34 Raamsdonksveer, welke afslag zich bevindt nabij het knooppunt Hooipolder. Door deze afslag is het terrein waarop zich de watertoren bevindt goed bereikbaar vanaf de A59 en de A27. Zoals hiervoor onder 108 is overwogen, voorziet het tracébesluit in de realisatie van een verbindingsboog tussen de A59 West en de A27 richting Utrecht om de doorstroming bij het knooppunt Hooipolder te verbeteren. Als gevolg van de realisatie van de nieuwe verbindingsboog zal afslag 34 Raamsdonksveer komen te vervallen. Vanwege het vervallen van afslag 34 voorziet het tracébesluit in de realisatie van een nieuwe verbindingsweg tussen de aansluiting Oosterhout op de A59 en de Kloosterweg/Eendrachtsweg in Raamsdonksveer.

118. Business Art Service en anderen wijzen erop dat als gevolg van het vervallen van afslag 34 moet worden omgerekend om hun bedrijfslocatie te bereiken. Zij stellen dat de extra reistijd naar hun bedrijfslocatie, afhankelijk van de rijrichting, tussen de ongeveer drie en ruim zes minuten zal bedragen. Dit heeft niet alleen nadelige effecten voor de huidige huurster, maar heeft ook tot gevolg dat toekomstige huurders minder geïnteresseerd zullen zijn om de bedrijfslocatie aan de

Oosterhoutseweg 18 te huren, aldus Business Art Service en anderen. Het verdwijnen van de naastgelegen op- en afrit met de daarmee gepaard gaande extra reistijd maakt de locatie volgens hen namelijk minder geschikt voor de vestiging van een logistiek bedrijf. Naar deze effecten van het tracébesluit heeft de minister volgens hen onvoldoende onderzoek gedaan. Zij betogen in dit verband dat de in opdracht van Rijkswaterstaat opgestelde Préscan nadeelcompensatierisico eenzijdig is opgesteld en onvolledige en onjuiste conclusies bevat wat betreft het effect van het vervallen van afslag 34 Raamsdonksveer op de bereikbaarheid van hun bedrijfslocatie. De verwachte schade is volgens hen naar verwachting veel groter dan in de préscan is vermeld. Ook is de préscan volgens hen onzorgvuldig opgesteld, omdat daarin wordt verwezen naar een verouderde niet meer geldende regeling voor nadeelcompensatie. Gelet op de ingrijpende beperkingen die het tracébesluit tot gevolg heeft voor de verhuurbaarheid, bereikbaarheid en ontsluiting van hun locatie, had de minister niet slechts kunnen volstaan met een verwijzing naar de préscan, maar uitgebreider onderzoek moeten doen naar deze nadelige gevolgen, aldus Business Art Service en anderen.

118.1. Tussen partijen bestaat een verschil van inzicht over de extra reistijd die het vervallen van afslag 34 voor het bereiken van de bedrijfslocatie van Business Art Service en anderen tot gevolg heeft. In de Préscan nadeelcompensatierisico en het verweerschrift is de extra reistijd vanuit sommige richtingen enkele minuten korter dan waar Business Art Service en anderen van uitgegaan. Ook indien echter wordt uitgegaan van de extra reistijd die in het beroepschrift is vermeld, is deze extra reistijd van maximaal ongeveer zes minuten naar het oordeel van de Afdeling niet zo groot dat moet worden geoordeeld dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister in zijn belangenafweging dan ook in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan het realiseren van een nieuwe verbindingsweg bij het knooppunt Hooipolder om zo de verkeersdoorstroming bij dit knooppunt te verbeteren, dan aan de belangen van Business Art Service en anderen bij een ongewijzigde directe bereikbaarheid van hun bedrijfslocatie vanaf de rijksweg.

118.2. In dit verband overweegt de Afdeling voorts dat indien Business Art Service en anderen schade lijden als gevolg van de gewijzigde bereikbaarheid van hun bedrijfslocatie, zij ingevolge artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister kunnen indienen. De vraag of deze schade zich ook daadwerkelijk voordoet en, zo ja, wat de hoogte is van de schade, ligt in deze procedure verder niet ter toetsing voor. De Afdeling gaat in deze uitspraak daarom niet inhoudelijk in op de conclusies die op dit punt in de préscan nadeelcompensatie zijn vermeld.

118.3. De betogen falen.

Trillingen en verkeersveiligheid

119. Business Art Service en anderen betogen voorts dat de nieuwe verbindingsoog bij het knooppunt Hooipolder op zodanig korte afstand van hun bedrijfslocatie wordt gesitueerd, dat zij vrezen voor trillinghinder van het verkeer dat via de nieuwe verbindingsoog van de A59 naar de A27 rijdt. Het gaat volgens hen om tienduizenden verkeersbewegingen per etmaal, onder meer bestaande uit zwaar vrachtverkeer. De kunstwerken die op hun bedrijfslocatie worden opgeslagen, zijn volgens hen gevoelig voor trillinghinder. Naar deze gevolgen en de gevolgen voor de bouwkundige staat van hun gebouwen, heeft de minister onvoldoende onderzoek gedaan, aldus Business Art Service en anderen.

119.1. In de huidige situatie ligt de locatie Oosterhoutseweg 18 al ingesloten tussen afslag 34 Raamsdonksveer en de Oosterhoutseweg. De nieuwe verbindingsoog komt op iets kortere afstand van de locatie Oosterhoutseweg 18 te liggen. Volgens de minister is de kans op een toename van trillinghinder desondanks nihil. Ter onderbouwing stelt de minister dat trillingen kunnen ontstaan bij oneffenheden in het wegdek. Daarvan is volgens de minister ter hoogte van

de bedrijfslocatie van Business Art Service en anderen geen sprake. Ter onderbouwing stelt de minister dat gezien de aanwezige ondergrond, bestaande uit onder meer vast zand, de kans op zettingsverschillen en daarmee oneffenheden in het wegdek naar verwachting nihil is. Ook bevinden zich geen drempels, putten of voegovergangen in het wegdek ter hoogte van de locatie Oosterhoutseweg 18, aldus de minister. Daarbij stelt de minister dat in het bouw- en onderhoudscontract eisen zijn opgenomen over de vlakheid van de weg.

119.2. Business Art Service en anderen hebben niet geconcretiseerd waarom ondanks de toezegging van de minister dat in het wegdek ter hoogte van hun bedrijfslocatie geen drempels, putten of voegovergangen worden aangebracht en de ondergrond onder de weg zodanig zal worden uitgevoerd dat de kans op verschilzettingen nagenoeg nihil zal zijn, toch schade door trilling ten gevolge van het gebruik van de nieuwe verbindingsboog zal zijn te verwachten. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanknopingspunten om het oordeel van de minister dat de hinder ten gevolge van trillingen door het gebruik van de nieuwe verbindingsboog voor Business Art Service en anderen niet onaanvaardbaar zal zijn, onredelijk te achten. Daarbij tekent de Afdeling aan dat de locatie Oosterhoutseweg 18, zoals hiervoor ook is vermeld, in de huidige situatie al is ingeklemd tussen de afslag 34 Raamsdonksveer en de Oosterhoutseweg.

Het betoog faalt.

120. Business Art Service en anderen hebben verder uitsluitend gesteld dat ook met oog op de situering van de verbindingsboog in relatie tot de verkeersveiligheid, hun belangen onvoldoende zijn onderzocht en meegewogen. Zij hebben niet geconcretiseerd op welke verkeersveiligheidsaspecten zij doelen, waardoor dit betoog evenmin tot vernietiging van het tracébesluit kan leiden.

Bereikbaarheid laad- en losdocks

121. Business Art Service en anderen vrezen tot slot dat de laad- en losdocks op hun bedrijfslocatie na de uitvoering van het tracébesluit minder goed bereikbaar zullen zijn voor vrachtwagens vanwege een te beperkte keerruimte.

121.1. Op dit punt is ter zitting gebleken dat met enige aanpassingen op onder meer het terrein van Business Art Service en anderen de laad- en losdocks ook na de uitvoering van het tracébesluit bereikbaar blijven voor vrachtverkeer. Ook in het verweerschrift is op dit punt toegezegd dat in de detailuitwerking ervoor zal worden gezorgd dat de laad- en losdocks nog steeds bereikbaar zijn voor vrachtverkeer, zoals bakwagens. De vrees van Business Art Service en anderen is op dit punt dan ook ongegrond. Daarbij wijst de Afdeling erop dat indien Business Art Service en anderen ten gevolge van de uitvoering van het tracébesluit schade lijden, bijvoorbeeld omdat zij hierdoor mogelijke aanpassingen op hun terrein moeten verrichten, zij ingevolge artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister kunnen indienen.

Het betoog faalt.

Conclusie

122. Het beroep van Business Art Service en anderen is ongegrond.

123. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellante sub 24], [appellant sub 24B] en [appellant sub 24C]

124. [appellante sub 24], exploiteert een akkerbouwbedrijf aan de [locatie 18] in Geertruidenberg.

Het beroep van [appellante sub 24] heeft betrekking op de hiervoor onder 117 genoemde nieuwe verbindingsweg tussen de aansluiting Oosterhout op de A59 en de Kloosterweg/Eendrachtsweg in Raamsdonksveer. Aan zowel de noord- als de zuidzijde van de nieuwe verbindingsweg heeft [appellante sub 24] landbouwgronden in gebruik die door de nieuwe verbindingsweg worden doorkruist.

125. [appellante sub 24] betoogt dat voor een alternatieve ligging voor de nieuwe verbindingsweg had moeten worden gekozen om zo een doorsnijding van haar landbouwgronden te voorkomen. De maatschap wijst er hierbij op dat de minister voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit enkele varianten voor de nieuwe verbindingsweg heeft onderzocht. Volgens [appellante sub 24] had moeten worden gekozen voor de zogenoemde rode variant waarbij de verbindingsweg grotendeels parallel loopt aan de A59 in plaats van voor de gekozen roze variant.

Ter onderbouwing betoogt [appellante sub 24] dat de roze variant ingrijpende gevolgen heeft voor haar bedrijfsvoering. In de huidige situatie bevindt zich tussen haar landbouwgronden de Kloosterweg. Dit is volgens de maatschap een doodlopende landweg waarvan hoofdzakelijk landbouwverkeer gebruik maakt. Dit betekent dat in de huidige situatie door de Kloosterweg over te steken haar landbouwgronden goed kunnen worden bereikt, aldus [appellante sub 24]. De gekozen roze variant heeft negatieve gevolgen voor de exploitatie van haar akkerbouwbedrijf, omdat aanzienlijk moet worden omgereden om haar gronden aan de andere zijde van de verbindingsweg te kunnen bereiken, aldus de maatschap. Dit is volgens de maatschap niet het geval indien was gekozen voor de rode variant. Met dit verschil in effecten voor haar bedrijfsvoering heeft de minister ten onrechte geen rekening gehouden, zo betoogt de maatschap.

Tevens betoogt [appellante sub 24] dat de roze variant verkeersonveilig is. Ter onderbouwing wijst zij erop dat om de landbouwgronden aan de andere zijde van de verbindingsweg te kunnen bereiken, zal moeten worden omgereden via de nieuwe parallelwegen die grenzen aan de verbindingsweg. Deze parallelwegen zullen volgens de maatschap ook worden gebruikt door fietsers. Fietsers gecombineerd met landbouwvoertuigen leidt tot verkeersonveilige situaties, aldus de maatschap. Ook zal volgens de maatschap bij de rotonde ter hoogte van de Eendrachtsweg, waar de oversteek moet worden gemaakt naar de andere zijde van de verbindingsweg, sprake zijn van verkeersonveilige situaties en van een verminderde verkeersdoorstroming als gevolg van haar landbouwvoertuigen.

Ook plaatst [appellante sub 24] twijfels bij de stelling van de minister dat de gekozen roze variant in vergelijking met de rode variant betere mogelijkheden biedt voor compensatie van het leefgebied van de bever en minder duur is in aanleg. Beide punten zijn volgens [appellante sub 24] niet inzichtelijk gemaakt. Zo ontbreekt een vergelijking tussen de aanlegkosten van beide varianten en is niet geconcretiseerd waarom bij de rode en de roze variant niet kan worden voorzien in vergelijkbare compensatiemaatregelen voor het leefgebied van de bever.

Tot slot stelt [appellante sub 24] dat de minister onderkent dat de gekozen roze variant afbreuk doet aan de bestaande historische lijnen in het open polderlandschap. De rode variant leidt daarentegen niet tot een doorbreking van de open polder, aldus de maatschap.

125.1. In de toelichting op het tracébesluit is vermeld dat vanwege de wens vanuit de regio om de verbindingsweg te bundelen met de A59 om zo een doorsnijding van het landelijk gebied zoveel mogelijk te beperken, voor de nieuwe verbindingsweg verschillende varianten zijn onderzocht. Naast de roze variant, waarvoor in het tracébesluit is gekozen, is onder meer ook een rode variant onderzocht. De rode variant loopt grotendeels parallel aan de A59.

In de toelichting op het tracébesluit is vermeld dat alle varianten verkeerskundig gelijk scoren. Over de rode variant is vermeld dat deze variant de grootste doorsnijding van het Natuurnetwerk Nederland tot gevolg heeft. Ook brengt deze variant hoge maatschappelijke kosten met zich mee

vanwege de noodzakelijke sanering van de stortplaats Hillen, zo staat in de toelichting. Vanwege deze twee omstandigheden is blijkens de toelichting op het tracébesluit niet voor de rode variant gekozen. Wat in de toelichting is vermeld over het leefgebied van de bever heeft, zoals blijkt uit de toelichting en zoals de minister ter zitting ook heeft toegelicht, geen rol gespeeld in de keuze tussen de roze en de rode variant. De Afdeling verwijst in dit verband tevens naar pagina 17 van de Nota van Wijziging en MER-validatie die als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit is gevoegd. Hieruit blijkt dat het leefgebied van de bever een rol heeft gespeeld bij een verdere optimalisatie van het wegontwerp in vergelijking met het ontwerp-tracébesluit, namelijk een kleine verschuiving van de verbindingsweg bij de rivier de Donge, maar verder, anders dan [appellante sub 24] veronderstelt, niet van belang is geweest bij de keuze tussen de rode en de roze variant voor de nieuwe verbindingsweg.

125.2. De redenen van de minister om niet te kiezen voor de rode variant zijn, zoals hiervoor is overwogen, de grotere doorsnijding van het Natuurnetwerk Nederland en de omstandigheid dat de rode variant over de voormalige stortplaats Hillen loopt. Over dit laatste punt heeft de minister in zijn verweerschrift en ter zitting toegelicht dat vanwege onzekerheid over de stabiliteit van de ondergrond ter plaatse van de voormalige stortplaats, de nieuwe verbindingsweg naar verwachting zwaarder zal moeten worden gefundeerd, wat aanzienlijk hogere kosten tot gevolg heeft in vergelijking met de kosten voor de aanleg van de roze variant voor de nieuwe verbindingsweg. Zo kan er gelet op risico's met het optreden van restzettingen voor worden gekozen de weg ter hoogte van de voormalige stortplaats in zijn geheel op palen te funderen, zo staat in het verweerschrift. De kosten van een weg op palen zijn echter ongeveer twee keer zo hoog als het gekozen roze tracé en staan niet in verhouding tot het te beheersen risico, aldus de minister. Gelet hierop hebben de gemeente Oosterhout, als eigenaar van de voormalige stortplaats, en Rijkswaterstaat, als toekomstig wegbeheerder, aangegeven dat de rode variant parallel aan de A59 niet realistisch is, zo staat in het verweerschrift.

125.3. [appellante sub 24] heeft het vermelde in het verweerschrift over de gevolgen van de doorsnijding van de voormalige stortplaats Hillen, als zodanig niet bestreden. Verder stelt de Afdeling vast dat de minister terecht heeft gesteld dat de rode variant in vergelijking met de gekozen roze variant leidt tot een grotere doorsnijding van het Natuurnetwerk Nederland. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister aan de negatieve gevolgen die aan de doorsnijding van de voormalige stortplaats en het Natuurnetwerk Nederland zijn verbonden in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen dan aan de wens van [appellante sub 24] om een doorsnijding van haar landbouwgronden zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij overweegt de Afdeling dat de extra reistijd die deze doorsnijding voor [appellante sub 24] tot gevolg heeft, gelet op de lengte van de nieuwe parallelwegen langs de nieuwe verbindingsweg van ongeveer 1 km aan weerszijden, niet zodanig groot is dat moet worden geoordeeld dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de maatschap, indien zij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tracébesluit, zij op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister kan indienen.

125.4. Over het betoog van de maatschap dat betrekking heeft op de verkeersveiligheid overweegt de Afdeling verder als volgt.

De parallelwegen langs de nieuwe verbindingsweg kunnen naast landbouwverkeer ook worden gebruikt door fietsers. Volgens de minister leidt dit echter niet tot verkeersonveilige situaties, omdat de parallelwegen worden vormgegeven als erftoegangsweg en geen onderdeel zijn van een hoofd fietsroute of snelle fietsroute. De intensiteit van het gemotoriseerd (landbouw)verkeer is laag, waardoor gemengd verkeer is toegestaan, aldus de minister. Daarnaast heeft de minister in het verweerschrift toegezegd dat de parallelwegen zullen worden gerealiseerd met een breedte van 4,5 m, zodat het landbouwverkeer en fietsverkeer elkaar goed kan passeren. Ook zullen de bermen voldoende draagkrachtig worden aangelegd, zodat twee landbouwvoertuigen elkaar op de parallelweg kunnen passeren, zo staat in het verweerschrift. De Afdeling ziet in het

aangevoerde geen aanknopingspunten voor de conclusie dat op de parallelwegen langs de nieuwe verbindingsweg desondanks sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie.

125.5. Gelet op het vorenstaande concludeert de Afdeling dat wat [appellante sub 24] over de in het tracébesluit voorziene nieuwe verbindingsweg tussen de aansluiting Oosterhout op de A59 en de Kloosterweg/Eendrachtsweg in Raamsdonksveer heeft aangevoerd, geen aanleiding geeft voor het oordeel dat de minister het tracébesluit in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

De betogen falen.

Conclusie

126. Het beroep van [appellante sub 24] is ongegrond.

127. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellant sub 25]

128. [appellant sub 25] woont aan de [locatie 19] in [plaats]. Zijn beroep heeft betrekking op de nabijgelegen nieuwe verbindingsweg die wordt gerealiseerd tussen de aansluiting Oosterhout op de A59 en de Kloosterweg/Eendrachtsweg in Raamsdonksveer.

Alternatief voor de situering van de nieuwe verbindingsweg

129. [appellant sub 25] wijst evenals [appellante sub 24] (zie overweging 125) op een alternatieve situering voor de nieuwe verbindingsweg parallel aan de A59. Volgens [appellant sub 25] is niet goed onderzocht wat hiervoor de mogelijkheden zijn. Eventuele problemen ten aanzien van verzakkingen kunnen volgens hem worden opgelost. Hij wenst nader inzicht te krijgen in de op dit punt door de minister gemaakte afweging. In dit verband stelt hij onder meer dat onder de oevers van de rivier de Donge, die de nieuwe verbindingsweg in het tracébesluit kruist, eveneens sprake is van sterke verontreinigingen en gestort afval. De locatie van de voormalige stortplaats Hillen kan daarom geen reden zijn om de nieuwe verbindingsweg niet parallel aan de A59 te realiseren, aldus [appellant sub 25]. Daarnaast wijst hij op de aanwezigheid van een beverburcht nabij het gekozen tracé voor de nieuwe verbindingsweg.

129.1. [appellant sub 25] is niet ter zitting verschenen. De Afdeling gaat er op basis van het beroepschrift van uit dat [appellant sub 25] met een alternatieve situering van de nieuwe verbindingsweg parallel aan de A59 doelt op de zogenoemde rode variant voor de nieuwe verbindingsweg.

Hiervoor is de Afdeling bij het beroep van [appellante sub 24] onder 125.1 en verder nader op deze rode variant ingegaan. Daarbij heeft de Afdeling voorop gesteld dat de aanwezigheid van het leefgebied van de bever in het gebied bij de rivier de Donge, waarnaar ook [appellant sub 25] verwijst, weliswaar heeft geleid tot een optimalisatie van het wegontwerp van de nieuwe verbindingsweg in vergelijking met het ontwerptracébesluit, maar blijkens de toelichting op het tracébesluit en het verhandelde ter zitting verder geen doorslaggevende rol heeft gespeeld in de keuze tussen de rode en de gekozen roze variant voor de nieuwe verbindingsweg. De reden voor de minister om niet te kiezen voor de rode variant parallel aan de A59 is hoofdzakelijk vanwege een grotere doorsnijding van het Natuurnetwerk Nederland en vanwege de omstandigheid dat de rode variant over de voormalige stortplaats Hillen loopt met substantieel hogere aanlegkosten tot gevolg, vanwege risico's met betrekking tot het optreden van restzettingen ter hoogte van de voormalige stortplaats. De Afdeling ziet geen aanknopingspunten om [appellant sub 25] te volgen in zijn stelling dat vergelijkbare risico's aan de orde zijn bij de aanleg van de gekozen roze variant voor de nieuwe verbindingsweg, welke variant de voormalige stortplaats Hillen niet kruist. Daarbij

wijst de Afdeling erop dat de minister in het verweerschrift nader inzicht heeft gegeven in de gemaakte belangenafweging en de redenen waarom niet voor de rode variant voor de nieuwe verbindingsweg is gekozen. [appellant sub 25] heeft niet onderbouwd waarom deze toelichting van de minister onjuist dan wel onredelijk moet worden geacht.

Het betoog faalt.

Landschappelijke effecten van de nieuwe verbindingsweg

130. [appellant sub 25] betoogt tevens dat de schans die onderdeel is van de nieuwe verbindingsweg een aantasting van het landschap tot gevolg heeft. Dit geldt volgens hem ook voor het geluidsschermband dat langs de nieuwe verbindingsweg ter hoogte van het woon-zorgcomplex "De Kloosterhoeve" is voorzien.

130.1. De Afdeling gaat ervan uit dat [appellant sub 25] met de schans doelt op de brug waarmee de nieuwe verbindingsweg de rivier de Donge kruist. De minister stelt in het verweerschrift dat hij de landschappelijke effecten hiervan in zijn integrale belangenafweging van de voor- en nadelen van de diverse varianten voor de nieuwe verbindingsweg heeft betrokken. Deze landschappelijke effecten hebben voor de minister geen reden gevormd van de realisatie van de rode variant voor de nieuwe verbindingsweg af te zien, vanwege de grotere nadelen die zijn verbonden aan de eventuele andere varianten voor de nieuwe verbindingsweg, zoals de door [appellant sub 25] genoemde rode variant. De Afdeling ziet gelet op wat hiervoor over deze nadelen is overwogen, geen aanknopingspunten de belangenafweging van de minister op dit punt onredelijk te achten.

130.2. Wat betreft de verwijzing van [appellant sub 25] naar het geluidsschermband dat langs de nieuwe verbindingsweg zal worden gerealiseerd, stelt de Afdeling vast dat dit geluidsschermband ter hoogte van het woon-zorgcomplex "De Kloosterhoeve" zal worden gesitueerd om het geluid van de nieuwe verbindingsweg bij dit woon-zorgcomplex te reduceren. De Afdeling verwijst in dit verband naar onderstaande overwegingen 136.1 en 136.2, waar nader op deze geluidbeperkende effecten zal worden ingegaan. Het nieuwe geluidsschermband zal blijkens artikel 13, eerste lid, onder i, van het tracébesluit aan de omgevingszijde en aan de wegzijde worden voorzien van klimbeplanting om zo het scherm landschappelijk in te passen. [appellant sub 25] heeft geen omstandigheden aangedragen waarom de keuze van de minister om dit geluidsschermband langs de nieuwe verbindingsweg te realiseren, mede gelet op de geluidreductie die met dit geluidsschermband bij het woon-zorgcomplex kan worden bereikt, desondanks onredelijk moet worden geacht.

130.3. De betogen falen.

Parallelwegen langs de nieuwe verbindingsweg

- Ontsluiting van de noordelijke parallelweg op de Eendrachtsweg

131. [appellant sub 25] wijst voorts op de parallelwegen die langs de nieuwe verbindingsweg worden gerealiseerd voor onder meer landbouw- en fietsverkeer. De noordelijke parallelweg sluit door middel van een T-splitsing aan op de Eendrachtsweg nabij de rotonde waar ook de nieuwe verbindingsweg zal worden aangesloten op de Eendrachtsweg. Volgens [appellant sub 25] is een dergelijke T-splitsing op een drukke rondweg vanuit verkeersveiligheidsoogpunt te gevaarlijk. Gelet op deze gevaarlijke situatie, had er volgens hem net zo goed voor kunnen worden gekozen om de landbouwpercelen direct te ontsluiten op de nieuwe verbindingsweg.

[appellant sub 25] draagt uit een oogpunt van verkeersveiligheid ook een alternatief aan, namelijk om de noordelijke parallelweg niet door middel van een T-splitsing aan te sluiten op de Eendrachtsweg, maar rechtstreeks aan te sluiten op de iets noordelijker gelegen bestaande rotonde bij de kruising Monnikenweg/Eendrachtsweg/Kasteellaan.

131.1. In artikel 1, lid 9, van het tracébesluit is bepaald dat de nieuwe verbindingsweg een maximaal toegestane snelheid kent van 80 km/uur. Een directe aansluiting van de landbouwpercelen op de nieuwe verbindingsweg is volgens de minister, gelet op de op de verbindingsweg toegestane snelheid, uit veiligheidsoogpunt niet wenselijk. Een gebiedsontsluitingsweg is namelijk niet voor erftoegangen bedoeld, aldus de minister. Dit is de reden dat er naast de verbindingsweg aan weerszijden een parallelweg wordt aangelegd, waar (landbouw)verkeer dat de aanliggende landbouwpercelen wil bereiken, gebruik van moet maken, zo staat in het verweerschrift. De Afdeling ziet geen aanleiding de minister in zoverre niet in zijn standpunt te volgen.

131.2. Verder stelt de minister in het verweerschrift dat de aansluiting van de noordelijke parallelweg op de Eendrachtsweg verkeersveilig is, omdat de aansluiting wordt gesitueerd op een locatie waar al sprake is van een lage verkeerssnelheid. Het verkeer rijdt ter plaatse al langzamer, omdat het verkeer ter hoogte van de T-splitsing ook de rotonde nadert waar de nieuwe verbindingsweg zal worden aangesloten op de Eendrachtsweg. De Afdeling ziet in zoverre in het aangevoerde evenmin aanknopingspunten de minister niet in zijn standpunt te volgen.

131.3. De stelling van [appellant sub 25] dat de aansluiting van de parallelweg op de Eendrachtsweg zodanig verkeersonveilig is dat er net zo goed voor had kunnen worden gekozen de landbouwpercelen direct te ontsluiten op de nieuwe verbindingsweg, deelt de Afdeling gelet op het vorenstaande dan ook niet.

131.4. Wat betreft de verwijzing van [appellant sub 25] naar een alternatieve situering van de aansluiting van de noordelijke parallelweg op de Eendrachtsweg, namelijk door middel van een directe aansluiting op de iets noordelijker gelegen bestaande rotonde bij de kruising Monnikenweg/Eendrachtsweg/Kasteellaan, heeft de minister in het verweerschrift gesteld dat onvoldoende fysieke ruimte beschikbaar is om dit alternatief in te passen. Daarnaast heeft de minister gesteld dat het alternatief van [appellant sub 25] kostenverhogend is, omdat de parallelweg en de ontsluiting daarvan op de wijze zoals is voorzien in het tracébesluit nodig blijft voor de ontsluiting van het woon-zorgcomplex "De Kloosterhoeve" en het langzaam verkeer vanaf het oostelijke deel van de Kloosterweg. Verder heeft de minister gesteld dat het aangedragen alternatief een nieuwe doorsnijding betekent van de Karthuizenpolder, wat niet het geval is bij de in het tracébesluit gekozen gebundelde ligging van de noordelijke parallelweg langs de nieuwe verbindingsweg.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister zich gelet op deze nadelen, die [appellant sub 25] niet heeft weersproken, in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het door [appellant sub 25] aangedragen alternatief voor de aansluiting van de noordelijke parallelweg op de Eendrachtsweg geen geschikt alternatief is.

131.5. De betogen falen.

- Fietsverkeer op de parallelwegen

132. [appellant sub 25] betoogt tot slot dat de bestaande polderweg een belangrijke fietsroute is. Deze route is nu al onveilig en wordt volgens [appellant sub 25] alleen maar onveiliger. Hij vraagt zich af of hier onderzoek naar is gedaan.

132.1. De Afdeling gaat ervan uit dat [appellant sub 25] met de bestaande polderweg doelt op de huidige Kloosterweg die zich bevindt op de plaats waar de nieuwe verbindingsweg zal worden gerealiseerd. Het fiets- en landbouwverkeer kan na realisatie van de nieuwe verbindingsweg gebruik maken van de parallelwegen die langs de nieuwe verbindingsweg worden gerealiseerd. Deze parallelwegen zullen ook worden gebruikt door landbouwverkeer, maar volgens de minister leidt dit niet tot verkeersonveilige situaties. De Afdeling verwijst op dit punt naar wat hiervoor onder 125.4 bij het beroep van [appellante sub 24] is overwogen. [appellant sub 25] heeft op dit

punt evenmin argumenten aangedragen waarom op de parallelwegen langs de nieuwe verbindingsweg desondanks sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie.

Het betoog faalt.

Conclusie

133. Het beroep van [appellant sub 25] is ongegrond.

134. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van Stichting Thuisvester en Stichting de Riethorst Stromenland

135. Stichting Thuisvester is eigenaresse van het woon-zorgcomplex "De Kloosterhoeve" aan de Kloosterweg te Raamsdonksveer. Stichting de Riethorst Stromenland is gebruiker van dit woon-zorgcomplex. Het woon-zorgcomplex is in gebruik als verpleegtehuis voor patiënten met de ziekte van Huntington. De nieuwe verbindingsweg die wordt gerealiseerd tussen de aansluiting Oosterhout op de A59 en de Kloosterweg/Eendrachtsweg in Raamsdonksveer bevindt zich nabij het woon-zorgcomplex.

Het ontbreken van een zienswijze over het ontwerptractébesluit

136. Stichting Thuisvester en Stichting de Riethorst Stromenland (hierna tezamen: de stichtingen) hebben geen zienswijze over het ontwerptractébesluit naar voren gebracht.

Zoals hiervoor onder 7.1 is overwogen kan geen beroep worden ingesteld tegen het tractébesluit door een belanghebbende die over het ontwerptractébesluit niet tijdig een zienswijze naar voren heeft gebracht, tenzij hem redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten. Op dit punt overweegt de Afdeling het volgende.

136.1. Het beroep van de stichtingen heeft betrekking op de nieuwe verbindingsweg die nabij het woon-zorgcomplex is voorzien. De Afdeling stelt vast dat deze nieuwe verbindingsweg ook al onderdeel was van het ontwerptractébesluit. Wel zijn ter hoogte van het woon-zorgcomplex de maatregelen om de geluidbelasting van het verkeer op de nieuwe verbindingsweg te reduceren gewijzigd in vergelijking met het ontwerptractébesluit. In het ontwerptractébesluit werd uitsluitend een bronmaatregel in de vorm van een geluidreducerende deklaag voorgeschreven. Zo was in artikel 7, tabel 7.1, van het ontwerptractébesluit bepaald dat de nieuwe verbindingsweg Raamsdonksveer vanaf de rotonde naar het westen over een lengte van 500 m zal bestaan het dunne deklaag type B, waarvan de eerste 50 m uit SMA (steenmastiekasfalt). Omdat de geluidreducerende deklaag niet voldoende was om de geluidbelasting vanwege de nieuwe verbindingsweg bij het woon-zorgcomplex te beperken tot de in de Wet geluidhinder neergelegde voorkeursgrenswaarde van 48 dB, waren in het ontwerptractébesluit hogere waarden vastgesteld voor het woon-zorgcomplex van tussen de 49 en 53 dB.

136.2. In het vastgestelde tractébesluit is de nieuwe verbindingsweg ter hoogte van het woon-zorgcomplex niet gewijzigd. Wel heeft, zoals in vorenstaande overweging is vermeld, een wijziging plaatsgevonden in de geluidreducerende maatregelen ter hoogte van het woon-zorgcomplex. In het vastgestelde tractébesluit is alsnog voorzien in de realisatie van een geluidscherm ter hoogte van het woon-zorgcomplex met een lengte van 200 m en een hoogte van 3,5 m. Verder heeft een kleine wijziging plaatsgevonden in de geluidreducerende deklaag. Deze deklaag heeft in het vastgestelde tractébesluit ter hoogte van het woon-zorgcomplex geen lengte van 500 m, zoals in het ontwerptractébesluit was opgenomen, maar een lengte van 450 m. Voor de eerste 50 m vanaf de rotonde is niet langer een geluidreducerende deklaag voorgeschreven.

Als gevolg van het nieuwe geluidscherm in combinatie met de geluidreducerende deklaag wordt

blijkens tabel 4.1b van het "Deelrapport Akoestisch onderzoek onderliggend wegennet t.b.v. TB" dat bij de toelichting op het tracébesluit is gevoegd (hierna: deelrapport onderliggend wegennet), bij het woon-zorgcomplex voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In het vastgestelde tracébesluit zijn daarom niet langer hogere waarden opgenomen voor het woon-zorgcomplex.

136.3. De stichtingen wijzen in hun beroepschrift op de nadelige effecten die het geluidscherm volgens hen heeft voor de bewoners van het woon-zorgcomplex, zoals het ervaren van een gevoel van opgeslotenheid. Omdat dit geluidscherm nog niet was opgenomen in het ontwerp-tracébesluit, zijn de stichtingen op dit punt ontvankelijk in hun beroep. De Afdeling zal de beroepsgronden die betrekking hebben op het geluidscherm hierna onder 137 inhoudelijk beoordelen.

136.4. In hun beroepschrift wijzen de stichtingen tevens op overige effecten van de nieuwe verbindingsweg met de daaraan grenzende parallelwegen die geen gevolg zijn van het geluidscherm dat nabij de nieuwe verbindingsweg is voorzien. Zo betogen de stichtingen dat het woon-zorgcomplex zal worden ontsloten op de parallelweg langs de nieuwe verbindingsweg, waardoor voor een verkeersonveilige situatie moet worden gevreesd. Daarnaast stellen zij dat het zicht op een drukke nieuwe verbindingsweg en het geluid van het verkeer op de nieuwe verbindingsweg negatieve prikkels tot gevolg heeft voor de bewoners van het woon-zorgcomplex. Dit geldt volgens de stichtingen ook voor de verlichting van de auto's op de nieuwe verbindingsweg. Ook dit zal zorgen voor een overprikkeling en daarmee tot een verstoring van het dag- en nachtritme van de bewoners van het woon-zorgcomplex, aldus de stichtingen.

136.5. Deze betogen hadden de stichtingen naar het oordeel van de Afdeling ook naar voren kunnen brengen in een zienswijze over het ontwerp-tracébesluit. Daarbij wijst de Afdeling erop dat in het ontwerp-tracébesluit vanaf het woon-zorgcomplex direct zicht bestond op de nieuwe verbindingsweg en het verwachte geluid van het verkeer op de nieuwe verbindingsweg bij het woon-zorgcomplex hoger was dan in het vastgestelde tracébesluit.

Niet is gebleken van omstandigheden op grond waarvan de stichtingen niet kan worden verweten geen zienswijze over het ontwerp-tracébesluit naar voren te hebben gebracht. De omstandigheid dat het vastgestelde tracébesluit in afwijking van het ontwerp-tracébesluit voorziet in de realisatie van een nieuw geluidscherm bij de nieuwe verbindingsweg, op welk punt de stichtingen ontvankelijk zijn in hun beroep, betekent niet dat de stichtingen in dit beroep ook de effecten van de nieuwe verbindingsweg met de daaraan grenzende parallelwegen die geen verband houden met het geluidscherm en die al naar voren hadden kunnen worden gebracht naar aanleiding van het ontwerp-tracébesluit, inhoudelijk aan de orde kunnen stellen.

136.6. De Afdeling concludeert dan ook dat het beroep van de stichtingen niet-ontvankelijk is, voor zover het de beroepsgronden betreft die geen betrekking hebben op de effecten van het nieuwe geluidscherm dat ter hoogte van het woon-zorgcomplex De Kloosterhoeve is voorzien.

De effecten van het nieuwe geluidscherm

137. De stichtingen wijzen erop dat het woon-zorgcomplex De Kloosterhoeve in gebruik is als verpleegtehuis voor patiënten met de ziekte van Huntington. Patiënten met deze ziekte zijn overgevoelig voor externe prikkels, aldus de stichtingen. Deze bijzondere gevoeligheid is volgens hen de reden dat het woon- en zorgcentrum is gesitueerd in een rustige en landelijke omgeving. Het voorziene geluidscherm leidt er volgens hen toe dat de patiënten het gevoel hebben opgesloten te zitten met een enorme negatieve impact op het wonen en leven en daarmee ook op de gezondheid van de patiënten tot gevolg.

137.1. De minister wijst er in het verweerschrift op dat het geluidscherm op ruim 35 m van de voorgevel van het woon-zorgcomplex wordt gerealiseerd. Voor ruimten gelegen op de begane grond van het woon-zorgcomplex zal het geluidscherm leiden tot een beperking van het uitzicht,

aldus de minister. Vanaf de hoger gelegen verdiepingen is dit, gelet op de hoogte van het geluidsschermbaan van 3,5 m, niet het geval. De beperking van het uitzicht op de begane grond acht de minister aanvaardbaar. Daarbij wijst de minister erop dat het geluidsschermbaan ook bescherming biedt tegen geluid- en lichthinder van het verkeer op de nieuwe verbindingsweg, voorkomt dat direct zicht bestaat op het terrein van het woon- en zorgcomplex en een belemmering vormt voor patiënten om de nieuwe verbindingsweg te bereiken. De minister concludeert dan ook dat wat betreft het geluidsschermbaan een goede belangenafweging heeft plaatsgevonden.

137.2. De Afdeling ziet geen aanleiding om de minister op dit punt niet in zijn standpunt te volgen. Gelet op de relatief beperkte hoogte van het geluidsschermbaan op ongeveer 35 m van het woon-zorgcomplex, heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de effecten van het geluidsschermbaan op het woon- en leefklimaat van de bewoners niet zodanig zijn, dat had moeten worden afgezien van de realisatie van het geluidsschermbaan. Daarbij betreft de Afdeling dat het geluidsschermbaan vanaf de hoger gelegen verdiepingen geen belemmering vormt voor het uitzicht, dat het geluidsschermbaan op basis van artikel 13, lid 1, onder i en j, van het tracébesluit in de omgeving zal worden ingepast door middel van klimbeplanting en opgaande beplanting, alsmede dat het geluidsschermbaan ook positieve effecten heeft voor het woon- en leefklimaat van de bewoners van het woon-zorgcomplex, namelijk een significante vermindering van geluid- en lichthinder van het verkeer op de nieuwe verbindingsweg en voorkomen van direct zicht vanaf de weg op het terrein van het woon-zorgcomplex. Zo zorgt het geluidsschermbaan er blijkens het akoestisch rapport voor het onderliggende wegennet voor dat het geluidniveau van de nieuwe verbindingsweg bij het woon-zorgcomplex beperkt blijft tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en dat de in het ontwerp-tracébesluit opgenomen hogere waarden voor het woon-zorgcomplex niet meer hoeven te worden vastgesteld. Daarbij merkt de Afdeling ook op dat de stichtingen ter zitting desgevraagd te kennen hebben gegeven dat, hoewel het een lastige afweging betreft, de positieve effecten van een lager geluidniveau bij het woon-zorgcomplex naar verwachting uiteindelijk belangrijker zullen zijn dan de negatieve effecten die de bewoners van het woon-zorgcomplex van het geluidsschermbaan zullen ondervinden.

Het betoog faalt.

Conclusie

138. Het beroep van Stichting Thuisvester en Stichting de Riethorst Stroomland is, voor zover ontvankelijk, ongegrond.

139. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

De beroepen van [appellante sub 27], [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 32], [appellant sub 33A] en [appellant sub 34]

Inspraak decentrale overheden

140. [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] betogen dat de decentrale overheden ten onrechte niet zijn betrokken bij de beoordeling van de alternatieven in het ontwerp-tracébesluit. Zij wijzen erop dat het tracébesluit financiële gevolgen heeft voor deze overheden en voorts dat in de Chw is bepaald dat lokale overheden geen beroep kunnen instellen tegen het tracébesluit.

140.1. In artikel 11, eerste lid, van de Tracéwet is bepaald dat op de voorbereiding van het tracébesluit de Awb van toepassing is, met dien verstande dat zienswijzen naar voren kunnen worden gebracht door een ieder.

In het tweede lid is bepaald dat bij de voorbereiding van het tracébesluit Onze Minister de betrokken bestuursorganen van gemeenten, provincies en waterschappen betreft.

In het derde lid, onder a, is bepaald dat het ontwerp-tracébesluit wordt gezonden naar de betrokken bestuursorganen.

140.2. In de toelichting bij het tracébesluit is uiteengezet hoe, naast de formele inspraakmomenten, bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties bij de besluitvorming zijn betrokken. Daarin staat dat in de verkenningsfase al is gestart met actieve participatie door intensieve samenwerking met twee adviesgroepen, te weten de Bestuurlijke adviesgroep en de Maatschappelijke adviesgroep. Ook was er een ambtelijk overlegorgaan waarin de leden van de Bestuurlijke adviesgroep ambtelijk vertegenwoordigd waren. Daarnaast zijn algemene informatieavonden georganiseerd. Verder heeft tijdens de uitwerkingsfase van het voorkeursalternatief afstemming met de adviesgroepen en het ambtelijk overlegorgaan plaatsgevonden en zijn bijeenkomsten georganiseerd in de vorm van publieksbijeenkomsten, werksessies en gebiedstafels. Daarnaast zijn nieuwsbrieven uitgebracht, een (digitale) informatiekraant en is informatie gedeeld via de projectwebsite. In de uitwerkingsfase van het tracébesluit heeft ook afstemming plaatsgehad met de adviesgroepen en het ambtelijk overleg, en zijn nieuwsbrieven uitgebracht, een (digitale) informatiekraant en is informatie gedeeld via de projectwebsite. Ook zijn informele inloopavonden georganiseerd. De minister heeft verder in het verweerschrift naar voren gebracht dat sinds 2007 meerdere bijeenkomsten zijn georganiseerd, waarin bestuurlijke vertegenwoordigers hebben geparticipeerd. De Bestuurlijke adviesgroep en de maatschappelijke adviesgroep hebben in het kader van de besluitvorming over de alternatieven advies aan de minister gegeven. Ook zijn er meedenksessies en spreekuren voor bestuurlijke stakeholders georganiseerd. Verder zijn de provincies, waterschappen en gemeenten betrokken bij de planuitwerking van het voorkeursalternatief.

De Afdeling stelt vast dat daarmee de mogelijkheid van inspraak is geboden en dat de provincies, waterschappen en gemeenten zijn betrokken bij de voorbereiding van het tracébesluit. Bovendien heeft het ontwerp van het tracébesluit ter inzage gelegen en kon eenieder daarover zienswijzen naar voren brengen. De gevolgde procedure voldoet in zoverre dan ook aan de Tracéwet en de Awb.

De betogen falen, daargelaten de vraag of de normen waar [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diacononie, [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] zich op beroepen en welke met name zien op de belangen van decentrale overheden, strekken ter bescherming van hun belangen.

Startbeslissing en verkenning

141. [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diacononie, [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] betogen dat ten onrechte geen startbeslissing is genomen en een verkenning is uitgevoerd van de in aanmerking te nemen alternatieven, zoals is voorgeschreven in hoofdstuk II van de Tracéwet, maar toepassing is gegeven aan de procedure zoals die gold vóór de wijziging van de Tracéwet die op 1 januari 2012 in werking is getreden. Het overgangsrecht, op grond waarvan geen toepassing hoeft te worden gegeven aan de betrokken bepalingen, is volgens hen niet van toepassing. Zij wijzen op artikel 1 van het besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 13 december 2012, als bedoeld in artikel III van de wet waarbij de Tracéwet is gewijzigd. Zij stellen dat het voorliggende project daarin niet is genoemd.

141.1. In hoofdstuk II van de Tracéwet zijn bepalingen opgenomen op grond waarvan een startbeslissing moet worden genomen en een verkenning moet worden uitgevoerd.

In het overgangsrecht neergelegd in artikel III, eerste lid, 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 (Staatsblad 2011, nr. 595; hierna: de wijzigingswet) is bepaald dat indien door de minister een beslissing is genomen op grond van artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet (oud), onder meer hoofdstuk II van de Tracéwet, waarin de artikelen 2 tot en met 7 zijn opgenomen, zoals die luidt na de inwerkingtreding van de wijzigingswet op 1 januari 2012, niet van toepassing is op het desbetreffende project. In artikel III, tweede lid, van de wijzigingswet is bepaald dat het eerste lid van overeenkomstige toepassing is op door Onze Minister binnen een jaar na inwerkingtreding van deze wet aan te wijzen projecten waarvoor de in het eerste lid bedoelde beslissing nog niet is genomen maar waarvan de verkenning zich reeds in gevorderd stadium bevindt.

141.2. Bij besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu van 13 december 2012, nr. IENM/BSK/2012/242707, bekend gemaakt in de Staatscourant van 17 december 2012, nr. 25926, heeft de minister projecten aangewezen zoals bedoeld in artikel III, tweede lid, van de wijzigingswet. In het tweede lid van het enige artikel van dit besluit is een aantal hoofdwegen, landelijke spoorwegen en hoofdvaarwegen als projecten aangewezen, waaronder de A27 Houten-Hoopolder.

Dat betekent dat hoofdstuk II van de Tracéwet, zoals die luidt na de inwerkingtreding van de wijzigingswet, niet van toepassing is op het project A27 Houten-Hoopolder.

141.3. De minister was dus niet verplicht om een startbeslissing te nemen en een verkenning uit te voeren zoals nu is voorgeschreven in hoofdstuk II van de Tracéwet.

De betogen falen.

Alternatieven in het kader van het milieueffectrapport

142. [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] en betogen dat geen integrale afweging heeft plaatsgevonden van de alternatieven. Zij brengen naar voren dat in het milieueffectrapport (hierna: MER) alleen het voorkeursalternatief is gezien en alternatieven ten onrechte niet door de Commissie voor de m.e.r. zijn beoordeeld. Volgens deze appellanten is gekozen voor het voorkeursalternatief vanwege uitsluitend financiële redenen. Het MER ziet niet op wijzigingen die uiteindelijk in het ontwerp zijn doorgevoerd, zo stellen zij. Dat geldt volgens [appellant sub 33A] vooral voor de verbindingsboog tussen de A27 en de A59, nu deze pas in een laat stadium is toegevoegd aan het ontwerp van het tracé.

142.1. Zoals in de toelichting bij het tracébesluit staat, is met het opstellen van het ontwerpbesluit een project-MER opgesteld. Daarin is ingegaan op de milieu-effecten van het voorkeursalternatief, dat is uitgewerkt in het ontwerp-tracébesluit. Het voorkeursalternatief is gekozen naar aanleiding van onderzoek naar alternatieven en varianten binnen die alternatieven in het "Milieueffectrapport 1e fase" van 29 maart 2010, het "Trechteringsdocument A27 Houten-Hoopolder" van 12 juni 2014 en het rapport "A27 Houten-Hoopolder; uitwerken E-alternatieven" van 27 maart 2014. Zoals in de plantoelichting staat, heeft het beschikbare budget een rol gespeeld bij de keuze voor het voorkeursalternatief.

142.2. Op 16 mei 2017 is de Wet van 25 januari 2017 tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Crisis- en herstelwet in verband met de uitvoering van Richtlijn 2014/52/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2014, L 124) (hierna: Implementatiewet) in werking getreden. In de artikelen III en IV van die wet is het overgangsrecht geregeld. In artikel III staat onder meer dat het overgangsrecht van toepassing is in het geval een milieueffectrapport voor 16 mei 2017 ter inzage is gelegd. In het overgangsrecht is onder meer bepaald dat indien het milieueffectrapport voor 16 mei 2017 ter inzage is gelegd,

artikel 1.11 van de Chw, zoals dat luidde vóór 16 mei 2017, van toepassing is.

142.3. Het project-MER is van 10 juni 2016 tot en met 21 juli 2016 ter inzage gelegd, dus vóór 16 mei 2017. Dit betekent dat ingevolge artikel III van het overgangsrecht van de Implementatiewet artikel 1.11 van de Chw zoals dat luidde vóór 16 mei 2017 van toepassing is op dit besluit en dat daarom artikel 7.23 van de Wet milieubeheer voor zover dat regels stelt over alternatieven voor de voorgenomen activiteit, niet van toepassing is. Gelet hierop was de minister niet gehouden om verschillende alternatieven in beschouwing te nemen en te beschrijven in het MER, dus ook niet voor de verbindingsboog bij het knooppunt Hooipolder, en behoefde daarover geen advies aan de Commissie voor de m.e.r. te worden gevraagd.

142.4. De vaststelling van een tracébesluit vergt een belangenafweging 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.

Uit het project-MER en de overige aan het tracébesluit ten grondslag gelegde rapporten volgt dat niet alleen financiële maar ook andere overwegingen van betekenis zijn geweest voor de besluitvorming. Verder is, zoals in de toelichting bij het tracébesluit staat, de verbindingsboog bij het knooppunt Hooipolder in het ontwerp van het tracé opgenomen naar aanleiding van een motie die in de Tweede Kamer is aangenomen. De Afdeling stelt vast dat de verbindingsboog in het project-MER is betrokken. In de aan het tracébesluit ten grondslag gelegde rapporten zijn voorts de wijzigingen die hebben plaatsgevonden in de vormgeving van het tracé ten opzichte van het tracé waar in het project-MER vanuit is gegaan betrokken. Voorts is in de Nota van Wijziging en MER-validatie op grond van artikel 7.36a van de Wet milieubeheer onderzocht of wijzigingen in het ontwerp of andere nieuwe inzichten leiden tot andere conclusies dan de in het project-MER beschreven effecten.

Appellanten hebben geen concrete argumenten aangevoerd op grond waarvan moet worden geoordeeld dat de minister in zoverre de betrokken belangen zodanig onevenwichtig heeft afgewogen, dat hij het tracébesluit in strijd met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb heeft genomen.

142.5. De betogen falen.

Aanpassing aansluitingen Geertruidenberg, Werkendam, Nieuwendijk en Hank

143. [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon en [appellant sub 32] stellen dat door de aanpassing van de aansluitingen bij Geertruidenberg, Werkendam, Nieuwendijk en Hank een toename van de verkeersstromen zal plaatsvinden op het onderliggende wegennet. De gevolgen daarvan voor de verkeersintensiteit en het sluipverkeer op het onderliggende wegennet zijn niet inzichtelijk gemaakt. Daarbij wijzen zij erop dat landbouwverkeer gebruik maakt van dat wegennet. [appellant sub 31] stelt voorts dat het standpunt van de minister dat deze aanpassingen nodig zijn uit een oogpunt van verkeersveiligheid niet is onderbouwd. [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellant sub 31], [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon en [appellant sub 32] stellen verder dat de vormgeving van de aanpassing van de aansluitingen gekunsteld is, omdat het ruimtebeslag zo klein mogelijk is gehouden. Zij voeren aan dat alternatieve mogelijkheden voor deze aanpassingen ten onrechte niet zijn onderzocht.

143.1. In de in artikel 6, tweede lid, van het tracébesluit opgenomen tabel 6.1 zijn de maatregelen opgenomen die ten behoeve van de verkeersveiligheid zullen worden gerealiseerd. Daaronder zijn de wijzigingen van de aansluitingen bij Geertruidenberg, Werkendam, Nieuwendijk en Hank begrepen.

143.2. In het rapport "Projectspecifieke Afweging Verkeersveiligheid", dat een bijlage is bij de

toelichting van het tracébesluit, zijn onder meer de aansluitingen Geertruidenberg, Werkendam, Nieuwendijk en Hank genoemd als aandachtspunten voor de verkeersveiligheid. Volgens dit rapport is bij deze aansluitingen sprake van onderscheidenlijk krappe aansluitingen, een krappe boog en een krappe afrit. In het tracébesluit worden deze aansluitingen aangepast om de verkeersveiligheid te verbeteren.

[appellant sub 31] heeft geen concrete argumenten naar voren gebracht op grond waarvan tot de conclusie moet worden gekomen dat de minister zich niet op het rapport "Projectspecifieke Afweging Verkeersveiligheid heeft mogen baseren voor zijn standpunt dat de aanpassingen van de aansluitingen bij Geertruidenberg, Werkendam, Hank en Nieuwendijk nodig zijn uit een oogpunt van verkeersveiligheid. De betogen van [appellant sub 31], Wegrestaurant Napoleon, [appellante sub 28], [appellant sub 30] en de Diaconie en [appellant sub 32] dat gekozen is voor een gekunstelde constructie van de aansluitingen zijn evenmin met concrete argumenten onderbouwd. Dat de minister er voor heeft gekozen het ruimtebeslag van de aanpassingen zo klein mogelijk te houden, komt de Afdeling niet onredelijk voor.

De betogen falen in zoverre.

143.3. In hoofdstuk 5 van het deelrapport Verkeer, dat als bijlage bij het tracébesluit is gevoegd, is ingegaan op de effecten van het tracébesluit op het onderliggende wegennet. Daarin is berekend dat de parallelle (sluip)routes over het onderliggende wegennet minder druk bereden zullen worden, vooral in het gebied tussen Gorinchem en Everdingen. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de A27 zal de intensiteit op de toeleidende wegen naar de A27 wel toenemen, vooral in Raamsdonksveer. Door het vervallen van de aansluiting 34 Raamsdonksveer zal ook meer verkeer vanuit Raamsdonksveer de aansluiting bij Geertruidenberg gebruiken. Volgens het deelrapport zullen de effecten in de omgeving van Werkendam, Hank en Nieuwendijk beperkt zijn. Ter zitting heeft de minister toegelicht dat het landbouwverkeer is betrokken in de berekende intensiteiten.

De betogen dat de gevolgen voor het onderliggende wegennet niet inzichtelijk zijn gemaakt falen daarom.

143.4. De minister acht de berekende toename op de toeleidende wegen naar de A27 aanvaardbaar, waarbij hij zich, zoals ook is overwogen onder 109.3, heeft gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig. [appellant sub 31], Wegrestaurant Napoleon, [appellante sub 28], [appellant sub 30] en de Diaconie en [appellant sub 32] hebben geen concrete argumenten naar voren gebracht op grond waarvan moet worden geoordeeld dat de minister zich niet in redelijkheid op dat standpunt heeft kunnen stellen.

143.5. De conclusie is dat de betogen van [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon en [appellant sub 32] geen aanleiding geven voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid in de wijzingen van de aansluitingen bij Geertruidenberg, Werkendam, Nieuwendijk en Hank heeft kunnen voorzien.

Geluid

144. [appellante sub 27], [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] stellen dat in het akoestisch onderzoek niet is uitgegaan van een worstcasescenario. De te verwachten geluidbelasting is daarom onderschat. Zij voeren aan dat is uitgegaan van aannames over rijpatronen en verkeersintensiteiten en dat geen rekening is gehouden met de effecten van flyovers, verkeerspleinen en andere van het tracé van de A27 afwijkende voorzieningen. Verder wijzen zij erop dat een correctie is toegepast voor het toepassen van stil asfalt en stillere auto's, terwijl het aantal vrachtwagens uit het oosten van Europa dat niet voldoet aan Europese normen toeneemt. Ook is volgens hen geen rekening gehouden met slijtage van naden en overgangen bij

kunstwerken. Verder brengen zij naar voren dat de geluidbelasting ter plaatse van het onderliggende lokale wegennet hoger zal zijn dan berekend, omdat nieuwe rijpatronen worden benut en geen rekening is gehouden met sluipverkeer. [appellant sub 30] en de Diaconie wijzen er daarbij op dat voor de woning van [appellant sub 30] een hogere waarde is vastgesteld. Omdat volgens hen niet is uitgegaan van worstcase en de toename van de verkeersbewegingen op het onderliggende wegennet door het sluipverkeer niet is betrokken in het akoestisch onderzoek, is het vaststellen van een hogere waarde volgens hen niet mogelijk. [appellante sub 27], Wegrestaurant Napoleon, [appellante sub 28], [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] stellen ten slotte dat de minister in de reactie op de zienswijzen die zij over het ontwerp tracébesluit naar voren hebben gebracht ten onrechte heeft verwezen naar het deelrapport Verkeer, omdat dit rapport niet gaat over geluid maar over verkeersveiligheid.

144.1. Zoals hiervoor onder 16.1 is overwogen zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek in verband met het tracébesluit neergelegd in verschillende rapporten. Daaronder is ook begrepen onderzoek dat is verricht naar de geluideffecten van de wijziging van het onderliggende wegennet. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het deelrapport onderliggend wegennet.

Titel 11.3 van de Wet milieubeheer is van toepassing op het akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 11.33, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Op het onderzoek naar de geluideffecten van de wijziging van het onderliggende wegennet is de Wet geluidhinder van toepassing.

144.2. Indien de geluidbelasting vanwege het tracé hoger is dan de geluidbelasting die geluidgevoelige objecten vanwege de A27 zouden ondervinden bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds, dient, zoals hiervoor onder 16.2 is overwogen, de minister gelet op het bepaalde in artikel 11.30, tweede en vierde lid, van de Wet milieubeheer te onderzoeken of geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om deze overschrijding ongedaan te maken. Zoals hiervoor onder 51.1 is overwogen, dient in geval van gekoppelde sanering op grond van artikel 11.42, gelezen in samenhang met artikel 11.59, eerste lid, van de Wet milieubeheer, te worden onderzocht of met geluidbeperkende maatregelen de geluidbelasting vanwege de A27 kan worden beperkt tot de in artikel 11.59, eerste lid, van de Wet milieubeheer vermelde saneringsstreefwaarde van 60 dB.

Uit het deelrapport onderliggend wegennet volgt dat vanwege de aanpassingen aan het onderliggende wegennet bij een aantal wegen sprake is van een reconstructie en overschrijding van grenswaarden. Daarom dienen op grond van artikel 77, gelezen in samenhang met artikel 104a, vijfde lid, van de Wet geluidhinder, geluidbeperkende maatregelen te worden getroffen. Bij twee geluidgevoelige objecten, de woning van [appellant sub 30] en de woning van [appellant sub 31], zijn hogere waarden vastgesteld op grond van artikel 104a, eerste lid, van de Wet geluidhinder. De hogere waarden zijn opgenomen in de in artikel 8, tweede lid, van het tracébesluit genoemde bijlage 2 bij het tracébesluit.

De aan het tracé en het onderliggende wegennet te treffen geluidbeperkende maatregelen bestaan uit bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen en zijn in artikel 7 van het tracébesluit opgenomen.

144.3. Gelet op artikel 11.33 van de Wet milieubeheer en artikel 110d, eerste lid, van de Wet geluidhinder in samenhang bezien met het RMG 2012 kan slechts worden geconcludeerd dat de geluidbelasting onjuist is bepaald, wanneer deze niet overeenkomstig de in het RMG 2012 gestelde regels is vastgesteld.

In het deelrapport Algemeen en in het deelrapport onderliggend wegennet staat dat het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met een model overeenkomstig het RMG 2012. Daarin zijn regels opgenomen voor onder meer het betrekken van de bijdragen van verschillende voertuigcategorieën aan het geluidniveau evenals correctiefactoren voor het type wegdek.

Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellante sub 28], [appellant sub 33A] en [appellant sub 32], [appellante sub 27] hebben geen concrete gegevens naar voren gebracht op grond waarvan moet worden aangenomen dat het akoestisch onderzoek niet overeenkomstig het RMG 2012 is uitgevoerd.

144.4. In de door Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellante sub 28], [appellant sub 33A] en [appellant sub 32], [appellante sub 27] bedoelde passage in de Nota van Antwoord staat dat het RMG 2012 voorschrijft dat in de geluidberekeningen gerekend wordt met etmaalintensiteiten. Verder staat daarin dat onder meer fly-overs, knooppunten en aanpassingen in het onderliggend wegennet in het geluidmodel zijn ingevoerd. Ook vermeldt de bedoelde passage van de Nota van Antwoord dat een verkeers(model)studie is uitgevoerd waarin is gekeken naar de effecten op het onderliggende wegennet en dat deze effecten zijn beschreven in het deelrapport Verkeer.

Anders dan Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellante sub 28], [appellant sub 33A] en [appellant sub 32], [appellante sub 27] kennelijk menen, bevat het deelrapport Verkeer onder meer de conclusie van het onderzoek naar de effecten van het tracébesluit op de verkeersintensiteit op het tracé en op het onderliggende wegennet. De gegevens over de verkeersintensiteit zijn ook van belang voor het akoestisch onderzoek en daarvoor ook gebruikt.

Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellante sub 28], [appellant sub 33A] en [appellant sub 32], [appellante sub 27] hebben geen concrete gegevens naar voren gebracht op grond waarvan moet worden aangenomen dat in zoverre van onjuiste uitgangspunten is uitgegaan. Zij hebben hun stellingen dat bij het akoestisch onderzoek is uitgegaan van aannames en dat geen rekening is gehouden met het benutten van nieuwe rijpatronen en met sluipverkeer niet met concrete gegevens onderbouwd. Ook hebben zij geen concrete argumenten aangevoerd op grond waarvan moet worden aangenomen dat de wijzigingen van het onderliggende wegennet niet correct in het akoestisch onderzoek zijn betrokken.

144.5. De Afdeling ziet daarom in hetgeen Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellante sub 28], [appellant sub 33A] en [appellant sub 32], [appellante sub 27] hebben aangevoerd geen aanleiding om aan de juistheid van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek te twifelen. De Afdeling ziet daarom geen grond voor het oordeel dat de minister zich in zoverre voor het bepalen van de geluidbelasting niet op het akoestisch onderzoek waarvan de resultaten zijn neergelegd in de verschillende rapporten heeft mogen baseren.

144.6. De conclusie is dat deze betogen van [appellante sub 27], [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] over geluid falen. Voor zover zij beroepsgronden naar voren hebben gebracht over de gevolgen van het tracébesluit voor de geluidssituatie bij hun eigen woningen en percelen, zal de Afdeling daar aan de hand van de door hen afzonderlijk aangedragen beroepsgronden op ingaan.

Luchtkwaliteit

145. [appellante sub 28], [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] betogen dat onvoldoende onderzoek is verricht naar de effecten van het tracébesluit op de luchtkwaliteit. Zij voeren daartoe aan dat de wijzigingen die in het tracébesluit zijn doorgevoerd ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit, waaronder de aansluiting bij Hank, evenals de verbindingsboog bij de A59 niet in het NSL zijn opgenomen. Zij stellen dat niet is uitgegaan van een worstcasescenario omdat de effecten van fly-overs, verkeerspleinen en de

gevolgen voor verkeersstromen op het onderliggende wegennet niet zijn betrokken.

145.1. De Afdeling stelt vast dat het project is opgenomen in het NSL, omdat het project staat vermeld in de 10e NSL Melding Infrastructuur en Waterstaat versie 2018. De verbindingsboog maakt daarvan deel uit. Ook is rekening gehouden met de wijzigingen die ten opzichte van het ontwerp tracébesluit hebben plaatsgevonden. De betogen missen in zoverre feitelijke grondslag.

Zoals onder 21.1 is overwogen heeft de minister bij de vaststelling van het tracébesluit toepassing gegeven aan artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer, omdat het project is opgenomen in het NSL. Uit het derde lid van die bepaling volgt dat in het geval de effecten van het project zijn verdisconteerd in het NSL, in zoverre geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden voor een in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarde.

145.2. Hoewel het project is opgenomen in het NSL en daarom niet hoeft te worden getoetst aan de grenswaarden die in bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn opgenomen, zijn in het deelrapport Lucht en in de Oplegnotitie Aspect luchtkwaliteit, die bijlagen bij de toelichting van het tracébesluit zijn, de effecten van de aanpassing van het tracé op de luchtkwaliteit beschreven. In de Oplegnotitie Aspect luchtkwaliteit is ingegaan op de wijzigingen die ten opzichte van het ontwerp tracébesluit zijn doorgevoerd evenals op de gewijzigde achtergrondconcentraties, emissiefactoren en gewijzigde gegevens over de verkeersintensiteiten. Volgens het deelrapport en de notitie is het effect van het project op de luchtkwaliteit zeer beperkt. De in bijlage 2 opgenomen grenswaarden worden niet overschreden.

146. Het voorgaande betekent dat de beroepsgronden van [appellante sub 28], [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] over luchtkwaliteit falen.

Passende beoordeling

147. [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] betogen dat de gevolgen van fly-overs, verkeerspleinen en toename van het verkeer op het onderliggende wegennet niet zijn betrokken in de passende beoordeling, die is opgesteld in verband met de mogelijke effecten van het tracébesluit op Natura 2000-gebieden.

[appellante sub 27] brengt naar voren dat het tracébesluit niet kon worden vastgesteld onder verwijzing naar de passende beoordeling die voor het PAS is gemaakt. Zij verwijst daarbij naar de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603.

147.1. [appellante sub 27] heeft haar beroepsgrond eerst opgenomen in haar nadere memorie van 19 februari 2020. Zoals hiervoor onder 34.1 is overwogen, is in artikel 1.6a van de Chw bepaald dat na afloop van de termijn voor het instellen van beroep geen beroepsgronden meer kunnen worden aangevoerd. De stelling dat de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019 dateert van na de beroepstermijn, vormt, zoals hiervoor onder 61.2 is overwogen, geen aanleiding voor een ander oordeel.

Dat betekent dat het betoog van [appellante sub 27] dat het tracébesluit ter voorkoming van een aantasting van Natura 2000-gebieden dient te worden vernietigd, gelet op artikel 1.6a van de Chw, buiten inhoudelijke beoordeling dient te blijven, nog daargelaten de vraag of de normen in de Wnb over de bescherming van Natura 2000-gebieden strekken ter bescherming van de belangen van [appellante sub 27].

147.2. De Afdeling stelt vast dat [appellant sub 31], [appellant sub 30], [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] niet in de nabijheid van Natura 2000-gebieden wonen. De afstand tussen hun

woningen en een Natura 2000-gebied is tenminste 1,5 km. Gelet daarop maken de Natura 2000-gebieden geen deel uit van hun directe woonomgeving. Daarom bestaat geen verwevenheid tussen hun belangen bij het behoud van een goede kwaliteit van de woon- en leefomgeving en de algemene belangen die de Wnb beoogt te beschermen. Voorts staan hun bedrijfseconomische belangen, evenals die van Wegrestaurant Napoleon en de [appellante sub 28], hier in een te ver verwijderd verband met het belang van de bescherming van de Natura 2000-gebieden om verwevenheid tussen deze belangen aan te kunnen nemen.

Vergelijk hetgeen hiervoor is overwogen onder 98.1 - 98.7.

147.3. De conclusie is dat de bepalingen van de Wnb die strekken tot bescherming van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden in dit geval kennelijk niet strekken tot bescherming van de belangen van [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellant sub 32] en [appellant sub 33A]. Hun beroepsgronden kunnen daarom vanwege het in artikel 8:69a van de Awb opgenomen relativiteitsvereiste niet leiden tot vernietiging van het tracébesluit. Gelet hierop worden deze beroepsgronden niet inhoudelijk besproken.

Schade

148. [appellante sub 27], [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon, [appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] stellen dat de minister wat betreft hun betogen over schade door het verlies van gronden en de gevolgen voor hun ondernemingen niet slechts heeft mogen verwijzen naar een afzonderlijke schadevergoedingsprocedure, de onteigeningsprocedure of naar de omstandigheid dat minnelijke overeenkomsten zullen worden gesloten. Zij brengen naar voren dat de door hen te ondervinden schade had moeten worden betrokken in de belangenafweging en dat aan de hand daarvan had moeten worden gezien of die schade niet kon worden voorkomen. Zij stellen dat met een schadeloosstelling niet alle nadelige gevolgen van het tracébesluit kunnen worden weggenomen of gecompenseerd.

148.1. Zoals hiervoor onder 39.3 is overwogen, moet de minister bij de vaststelling van een tracébesluit de gevolgen van het tracébesluit voor nabijgelegen grondeigenaren en ondernemers, onder meer als gevolg van verwerving van de voor het tracébesluit benodigde gronden, onderzoeken en in zijn belangenafweging betrekken. Niet is vereist dat al voor de vaststelling van het tracébesluit overeenstemming wordt bereikt over bijvoorbeeld vergoeding van de schade die een belanghebbende ten gevolge van het tracébesluit lijdt of zal lijden, dan wel dat al overeenstemming wordt bereikt over bijvoorbeeld minnelijke verwerving van gronden.

De minister heeft de gevolgen van het tracébesluit voor de bedrijfsvoering en eigendomssituatie van deze appellanten blijkens de Nota van Antwoord en het verweerschrift in zijn belangenafweging betrokken. In de Nota van Antwoord staat dat het de insteek is om de gevolgen voor de omgeving zo veel mogelijk te voorkomen, maar dat onvermijdelijk is dat belangen van eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een belangenafweging een keuze gemaakt, aldus de minister. De minister heeft dus niet volstaan met een verwijzing naar mogelijkheden om de schade vergoed te krijgen.

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, gezien in samenhang met artikel 17 van het tracébesluit, een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. Artikel 22 van de Tracéwet en de Beleidsregel

nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat bevatten hiervoor een regeling met afzonderlijke procedures en eigen rechtsbeschermingsmogelijkheden. Deze procedures maakt geen deel uit van het tracébesluit. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Eerst op dat moment kan de omvang van de schade met zekerheid worden vastgesteld. De vraag of de regelingen voor toekenning van schadeloosstelling volstaan staat in deze procedure niet ter beoordeling.

De betogen falen daarom.

148.2. Hierna zal bij de bespreking van de individuele beroepsgronden die [appellante sub 27], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellant sub 31], [appellant sub 32] en [appellant sub 33A] naar voren hebben gebracht over de gevolgen van het tracébesluit voor hun specifieke situatie, waaronder de schade die zij zullen lijden, worden ingegaan op de vraag of de minister het tracébesluit in redelijkheid heeft kunnen nemen.

Het beroep van [appellante sub 27] voor het overige

149. [appellante sub 27] exploiteert een paardenhouderij en -fokkerij aan het [locatie 20] te [plaats]. Een deel van haar gronden is benodigd voor het tracé. [appellante sub 27] stelt dat door het verlies van deze gronden de exploitatie van haar bedrijf in gevaar komt. Zij brengt naar voren dat haar bedrijf aanzienlijk in waarde zal dalen en onverkoopbaar zal zijn. Verder wijst zij erop dat de voor het tracébesluit benodigde gronden nu worden gebruikt voor een paardenbak en dat het niet eenvoudig is om elders op de gronden van het bedrijf een paardenbak aan te leggen. Daarnaast voert zij aan dat de paarden hinder zullen ondervinden van het tracé, omdat het tracé dichterbij het bedrijf komt te liggen. Volgens haar kunnen paarden schrikken van de auto's op de weg, bijvoorbeeld door lichtflitsen. Ook zal de geluidhinder toenemen omdat de weg dichterbij komt te liggen. Volgens [appellante sub 27] heeft de minister haar belangen niet in de besluitvorming betrokken. Zij voert in dit verband aan dat geen overleg met haar is gevoerd over de verwerving van de gronden en over vervangende gronden nabij deze gronden. Bovendien heeft zij niets aan deze vervangende gronden, omdat deze gronden een te kleine omvang hebben en niet gebruikt kunnen worden voor het beweiden van hengsten, nu het grenst aan weiland waar andere paarden lopen.

149.1. De woning [locatie 20] is blijkens bijlage C bij het deelrapport specifiek een saneringsobject als bedoeld in artikel 11.57, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer. Zoals hiervoor onder 51.1 en onder 144.2 is overwogen, dient op grond van artikel 11.42, gelezen in samenhang met artikel 11.59, eerste lid, van de Wet milieubeheer te worden onderzocht of met geluidbeperkende maatregelen de geluidbelasting vanwege de A27 kan worden beperkt tot de in artikel 11.59, eerste lid, van de Wet milieubeheer vermelde saneringsstreefwaarde van 60 dB.

Uit bijlage A en bijlage C bij het deelrapport specifiek volgt dat de geluidbelasting die nu wordt ondervonden vanwege de A27, van 65 dB en 66 dB, bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds, door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen, bestaand uit tweelaags ZOAB en geluidschermen, zal worden teruggebracht tot 60 dB en 59 dB. De streefwaarde van 60 dB wordt dus niet overschreden.

Het betoog dat de geluidbelasting toeneemt omdat het tracé dichterbij het bedrijf is geprojecteerd, faalt daarom. Daarbij betreft de Afdeling dat, zoals hiervoor is overwogen onder 144.3 - 144.5, het betoog van onder meer [appellante sub 27] geen aanleiding geeft om aan de juistheid van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek te twijfelen.

149.2. De minister heeft naar voren gebracht dat het ruimtebeslag voor de aanpassing van het tracé zo beperkt mogelijk is gehouden. Hij heeft verder gesteld, en dat is ter zitting toegelicht, dat overleg plaats heeft gevonden en plaatsvindt met een adviseur van [appellante sub 27] over de verwerving van de gronden en dat vervangende grond beschikbaar is ten zuiden van de percelen

van [appellante sub 27]. Zoals ter zitting ook naar voren is gekomen, zal het tracébesluit gevolgen hebben voor het bedrijf van [appellante sub 27]. De Afdeling acht echter niet aannemelijk dat die gevolgen zodanig zullen zijn dat de exploitatie van het bedrijf in gevaar komt. Daarbij betreft de Afdeling dat [appellante sub 27] niet met concrete gegevens heeft onderbouwd dat een andere inrichting van het gebruik van de percelen door het verplaatsen van de paardenbak in het geheel niet mogelijk is en voorts evenmin dat de paarden onaanvaardbare gevolgen van het verkeer op het tracé zullen ondervinden.

Zoals hiervoor onder 148.1 is overwogen zal het nadeel dat [appellante sub 27] lijdt door verlies van grond die zij voor het tracébesluit moet afstaan op basis van volledige schadeloosstelling worden gecompenseerd. Daarnaast kan zij voor eventuele resterende schade op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen. Bij de schadeloosstelling zal rekening worden gehouden met de effecten die het verlies van grond heeft op de bedrijfsvoering. De Afdeling acht niet aannemelijk dat de schade voor [appellante sub 27] zo zal zijn dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen nemen.

Het betoog faalt.

Het beroep van [appellante sub 28] voor het overige

150. [appellante sub 28] is gevestigd aan [locatie 21] in [plaats] en exploiteert een varkenshouderij en akkerbouwbedrijf. Een deel van haar gronden ligt nabij de A27. Voor de aanpassing van het knooppunt bij Hank is een deel van deze gronden benodigd.

[appellante sub 28] betoogt dat de minister geen rekening heeft gehouden met de gevolgen die het verlies van deze gronden heeft voor haar bedrijfsvoering. Zij stelt in dat verband dat de minister ten onrechte geen alternatieven voor het knooppunt Hank heeft onderzocht. Zij voert daartoe aan dat zij de te verwerven gronden nodig heeft in verband met de teelt van gewassen en de afzet van mest en wijst op de eisen die in verband daarmee aan de omvang van de tot een bedrijf behorende grond worden gesteld. Zij vreest dat zij door het verlies van de grond haar bedrijf zal moeten beëindigen.

150.1. Ter zitting heeft de minister toegelicht dat 5,7 ha van de gronden van [appellante sub 28] benodigd is voor de aanpassing van het knooppunt bij Hank. Het bedrijf beschikt in totaal over 80 ha grond.

150.2. Zoals hiervoor onder 143.2 is overwogen wordt de aansluiting bij Hank aangepast om de verkeersveiligheid te verbeteren.

150.3. [appellante sub 28] heeft niet met concrete gegevens onderbouwd dat het voortbestaan van het bedrijf in gevaar komt door het verlies van deze gronden. Zoals hiervoor onder 148.1 is overwogen zal het nadeel dat [appellante sub 28] lijdt door verlies van grond die zij voor het tracébesluit moet afstaan op basis van volledige schadeloosstelling worden gecompenseerd. Daarnaast kan zij voor eventuele resterende schade op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen. Bij de schadeloosstelling zal rekening worden gehouden met de effecten die het verlies van grond heeft op de bedrijfsvoering. De Afdeling acht niet aannemelijk dat de schade voor [appellante sub 28] zo zal zijn dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen nemen.

Het betoog van [appellante sub 28] geeft daarom geen grond voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid in de wijziging van deze aansluiting heeft kunnen voorzien.

150.4. Het betoog faalt.

Het beroep van Wegrestaurant Napoleon voor het overige

151. Wegrestaurant Napoleon is gevestigd aan de Keizer Napoleonweg 11 te Hank. Wegrestaurant Napoleon betoogt dat de minister geen rekening heeft gehouden met de gevolgen van de aanpassing van de aansluiting bij Hank voor haar bedrijfsvoering. Zij stelt in dat verband dat de minister ten onrechte geen alternatieven voor het knooppunt Hank heeft onderzocht. Zij voert aan dat het wegrestaurant niet meer vanaf het westen bereikbaar is. Zij brengt daarbij naar voren dat het wegrestaurant vooral wordt bezocht door chauffeurs van vrachtwagens met grote opladers voor uitzonderlijk groot vervoer. Deze vrachtwagens kunnen het restaurant nu niet meer bereiken vanwege de vormgeving van de rotondes bij Hank. Wegrestaurant Napoleon stelt dat zij hierdoor omzetverlies zal leiden waardoor het voortbestaan van het bedrijf in gevaar komt. Zij brengt in dit verband naar voren dat bebouwing op belendende percelen wel wordt aangekocht en dat niet duidelijk is waarom voor haar bedrijf daar niet voor is gekozen.

151.1. Zoals hiervoor onder 143.2 is overwogen wordt de aansluiting bij Hank aangepast om de verkeersveiligheid te verbeteren. In verband daarmee zullen bij de op- en afrit rotondes worden aangelegd.

151.2. De minister stelt dat het wegrestaurant ook vanuit westelijke zijde bereikbaar blijft, omdat de rotondes zo zullen worden vorm gegeven dat zwaar en uitzonderlijk groot vrachtvervoer daarover kan rijden, wat de minister ter zitting heeft toegelicht. De minister stelt uitdrukkelijk rekening te hebben gehouden met de omstandigheid dat dit vrachtverkeer het wegrestaurant bezoekt. Gelet daarop acht de Afdeling niet aannemelijk dat de bedrijfsvoering van het wegrestaurant niet kan worden voortgezet. Er is dan ook geen aanleiding voor de conclusie dat de minister het restaurant had behoren op te nemen als te amoveren opstal in de in artikel 5, eerste lid, van het tracébesluit opgenomen tabel 5.1. Daarbij betreft de Afdeling dat de minister heeft toegelicht dat wat betreft de door Wegrestaurant Napoleon bedoelde percelen Jachtlaan 36 en Jachtlaan 36a, naast het wegrestaurant, waarvan de opstallen wel in die tabel zijn opgenomen, een wijziging heeft plaatsgehad ten opzichte van het tracébesluit. In het ontwerp-tracébesluit was uitgegaan van een damwandconstructie ter plaatse, zodat de bebouwing op dat perceel behouden kon blijven. In het tracébesluit is echter vanwege de kosten voor deze constructie, de afstand van de woning op dat perceel tot het tracé en de omstandigheid dat het beter is een watergang door te trekken, er voor gekozen het hele perceel aan te kopen. Deze omstandigheden zijn bij het wegrestaurant niet aan de orde.

Het betoog van Wegrestaurant Napoleon geeft daarom geen grond voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid in de wijziging van deze aansluiting heeft kunnen voorzien. Indien Wegrestaurant Napoleon meent dat zij desondanks schade zal ondervinden, kan zij, zoals hiervoor onder 148.1 is overwogen, op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen.

151.3. Het betoog faalt.

Het beroep van [appellant sub 30] en de Diaconie voor het overige en het beroep van [appellant sub 31] voor het overige

- Algemeen

152. [appellant sub 30] woont aan de [locatie 22] te [plaats] en heeft een akkerbouwbedrijf. Een deel van de gronden die hij voor zijn bedrijf gebruikt pacht hij van de Diaconie. [appellant sub 30] en de Diaconie hebben gezamenlijk beroep ingesteld. De beroepsgronden betreffen vooral de gevolgen van het tracébesluit voor [appellant sub 30].

[appellant sub 31] woont aan de [locatie 23] te [plaats] en heeft daar een melkveebedrijf.

Een deel van de gronden van deze appellanten is benodigd voor de verbreding van de A27 en/of voor de aanleg van een rotonde.

- Ingetrokken beroepsgronden

153. [appellant sub 31] heeft zijn betoog over de gevolgen van de aansluiting bij Geertruidenberg voor het bedrijventerrein "De Pontonnier" ter zitting ingetrokken.

- Rotonde bij de Aanwassenweg en Werfkampenseweg

154. [appellant sub 30] en [appellant sub 31] brengen naar voren dat de rotonde die is voorzien ter plaatse van de aansluiting van de Aanwassenweg op de Werfkampenseweg gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van hun percelen. Daarbij voert [appellant sub 30] aan dat zijn inrit komt te vervallen. [appellant sub 30] en [appellant sub 31] wijzen erop dat de rotonde ten opzichte van het ontwerp tracébesluit dichter bij hun percelen en woningen is geprojecteerd en stellen dat niet is ingegaan op de noodzaak van deze verplaatsing. [appellant sub 31] stelt verder dat hij door de aanleg van de rotonde geen ruimte meer heeft om kalveren aan het naar buiten gaan te laten wennen. [appellant sub 31] vreest dat de kalveren hinder zullen ondervinden van het geluid van het optrekkend en remmend verkeer wat gevolgen voor zijn bedrijfsvoering zal hebben. Daarnaast vrezen [appellant sub 30] en [appellant sub 31] dat de rotonde sluipverkeer en een toename van het landbouwverkeer op de Werfkampenseweg tot gevolg heeft. Zij stellen dat het gebruik van die weg en de rotonde door zowel vrachtverkeer als personenverkeer en landbouwvoertuigen niet aanvaardbaar is. [appellant sub 30] vreest verder voor geluidhinder vanwege de rotonde. Hij wijst erop dat voor zijn woning hogere waarden zijn vastgesteld. [appellant sub 30] en [appellant sub 31] stellen ten slotte dat de minister ten onrechte geen alternatieven voor de locatie voor de rotonde heeft onderzocht vanwege de gevolgen die de rotonde voor hun woon- en leefklimaat heeft. [appellant sub 31] wijst er in dit verband op dat vanwege deze gevolgen in het tracébesluit in een lichtscherm is voorzien.

154.1. De minister heeft toegelicht dat de wijziging in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp tracébesluit wat betreft de locatie van de rotonde verband houdt met het besluit om de Keizersveerbrug te vervangen en met de zienswijzen die de gemeente Geertruidenberg over het ontwerp tracébesluit heeft ingediend. Er is door de verplaatsing van de rotonde in zuidelijke richting ruimte voor het realiseren van extra waterberging, watergangen en waterafvoer vanaf het bedrijventerrein "De Pontonnier". Verder is op verzoek van de gemeente Geertruidenberg voorzien in twee ontsluitingen van dit bedrijventerrein evenals in parkeerplaatsen en een carpoolplaats. Daarnaast is voorzien in ruimte voor een tweerichtingenfietspad aan de westzijde van het tracé, zodat aan de oostzijde een verbinding voor landbouwverkeer kan worden gerealiseerd. Het fiets- en landbouwverkeer zijn daardoor gescheiden en dat komt de verkeersveiligheid ten goede.

Bij de keuze voor de locatie van de rotonde is voorts uit verkeerstechnisch oogpunt zoveel mogelijk aangesloten op de bestaande wegenstructuur, en dat zijn de Werfkampenseweg en de Aanwassenweg. De minister heeft ter zitting toegelicht dat deze locatie daarom de voorkeur heeft boven een locatie in meer westelijke richting, omdat daarvoor een nieuwe aansluiting naast de bestaande aansluiting zou moeten worden gerealiseerd.

154.2. Ter zitting is gebleken dat de verplaatsing van de rotonde niet betekent dat het weiland waar [appellant sub 31] zijn kalveren naar buiten laat gaan niet meer kan worden benut voor die functie. Het betoog dat de kalveren hinder zullen ondervinden van optrekkend en remmend verkeer heeft [appellant sub 31] niet met concrete gegevens onderbouwd. De Afdeling acht daarom niet aannemelijk gemaakt dat zich daardoor onaanvaardbare gevolgen voor de bedrijfsvoering zullen voordoen.

154.3. De inrit naar het perceel van [appellant sub 30] op de Aanwassenweg valt buiten de

grenzen van het tracébesluit en zal dus daardoor niet komen te vervallen. Voor zover het betoog van [appellant sub 30] ertoe strekt dat de inrit via de Werfkampenseweg verdwijnt, overweegt de Afdeling dat in artikel 3 van het tracébesluit is bepaald dat waar de ontsluiting van percelen wordt aangetast, deze wordt hersteld. De woning en het bedrijf van [appellant sub 30] zullen dus bereikbaar blijven.

154.4. Zoals hiervoor onder 143.3 is overwogen is in hoofdstuk 5 van het deelrapport Verkeer ingegaan op de effecten van het tracébesluit op het onderliggende wegennet. Daarin is berekend dat de parallelle (sluip)routes over het onderliggende wegennet minder druk bereiden zullen worden. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de A27 zal de intensiteit op de toeleidende wegen naar de A27 wel toenemen, vooral in Raamsdonksveer. Door het vervallen van de aansluiting 34 Raamsdonksveer zal ook meer verkeer vanuit Raamsdonksveer de aansluiting bij Geertruidenberg gebruiken.

Ter zitting heeft de minister toegelicht dat het landbouwverkeer is betrokken in de berekende verkeersintensiteiten. Op de Werfkampenseweg is een toename van de verkeersintensiteiten berekend. Die toename is volgens de minister aanvaardbaar, waarbij hij heeft aangesloten bij de principes van Duurzaam Veilig, zoals ook is overwogen onder 109.3. De minister heeft verder toegelicht dat geen hoge snelheden op het onderliggende wegennet nabij de woningen van [appellant sub 30] en [appellant sub 31] zullen voorkomen omdat de Werfkampenseweg is voorzien van bochten en het bedrijventerrein "De Pontonnier" is voorzien van aansluitingen. Ook ter hoogte van de rotonde zal de snelheid laag zijn.

[appellant sub 31] en [appellant sub 30] hebben niet met concrete gegevens hun stellingen onderbouwd die ertoe strekken dat zich desondanks een verkeersgevaarlijke situatie zal voordoen.

154.5. Op grond van artikel 104a, eerste lid, onder a, van de Wgh zijn voor de woning van [appellant sub 30] en voor de woning van [appellant sub 31] hogere waarden vastgesteld van 52 dB en 53 dB. Deze hogere waarden zijn in bijlage 2 van het tracébesluit opgenomen. [appellant sub 31] heeft daartegen geen beroepsgronden naar voren gebracht. Hierna zal daarom worden ingegaan op de geluidbelasting bij de woning van [appellant sub 30], omdat hij daartegen wel een beroepsgrond naar voren heeft gebracht.

In het deelrapport onderliggend wegennet is onderzoek verricht naar de geluidbelasting vanwege het verkeer op het onderliggende wegennet. Daarin is onderzocht of grenswaarden uit de Wgh worden overschreden. Voor de woning van [appellant sub 30] is dat het geval. Op grond van artikel 104a, vijfde lid, is onderzocht of het toepassen van bron- en overdrachtsmaatregelen voor het terugbrengen van de verwachte geluidbelasting financieel doelmatig is of stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard. Dat onderzoek heeft ertoe geleid dat ter plaatse van de rotonde een bronmaatregel in de vorm van een geluidreducerende wegdekverharding van SMA-NL8 G+ zal worden toegepast. Daardoor kan de geluidbelasting met 2 tot 3 dB worden teruggebracht. Deze te treffen bronmaatregel is in artikel 7, eerste lid, van het tracébesluit voorgeschreven. Aanvullende overdrachtsmaatregelen zijn financieel niet doelmatig geacht. [appellant sub 30] heeft daartegen geen concrete bezwaren aangevoerd. Zoals hiervoor is overwogen onder 144.3 - 144.5 ziet de Afdeling in hetgeen onder meer [appellant sub 30] heeft aangevoerd verder geen aanleiding om aan de juistheid van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek te twijfelen. De Afdeling ziet daarom geen grond voor het oordeel dat de minister zich in zoverre niet op het deelrapport onderliggend wegennet heeft mogen baseren voor het vaststellen van de hogere waarden.

154.6. Gelet op de toelichting van de minister over de locatie van de rotonde en de hiervoor beschreven gevolgen voor [appellant sub 30] en [appellant sub 31] is er geen aanleiding voor de conclusie dat de minister niet in redelijkheid voor de voorziene locatie van de rotonde heeft

kunnen kiezen.

De betogen falen.

- Verlies van gronden

155. [appellant sub 30] en [appellant sub 31] brengen naar voren dat de minister onvoldoende rekening heeft gehouden met de gevolgen die het verlies van gronden heeft voor hun bedrijven. [appellant sub 31] stelt dat hij daardoor minder dieren kan houden. [appellant sub 30] stelt dat zijn bedrijf de gronden nodig heeft in verband met de teelt van gewassen en wijst op de eisen die in verband daarmee aan de omvang van de tot een bedrijf behorende grond worden gesteld. [appellant sub 30] en [appellant sub 31] voeren aan dat hun bedrijven in waarde dalen.

155.1. Zoals ter zitting aan de orde is geweest zal ongeveer 0,5 ha van de grond van [appellant sub 30], die in totaal ongeveer 84 ha voor zijn akkerbouwbedrijf in gebruik heeft, worden verworven voor het tracébesluit. [appellant sub 31] heeft ongeveer 57 hectare in eigendom en daarvan zal 22 ha worden verworven.

Zoals hiervoor onder 148.1 is overwogen zal het nadeel dat [appellant sub 30] en de Diaconie en [appellant sub 31] door verlies van grond die zij voor het tracébesluit moeten afstaan op basis van volledige schadeloosstelling worden gecompenseerd. Daarnaast kunnen zij voor eventuele resterende schade op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen. Bij de schadeloosstelling zal rekening worden gehouden met de effecten die het verlies van grond heeft op de bedrijfsvoering. De Afdeling acht niet aannemelijk dat de schade voor [appellant sub 30] en [appellant sub 31] zo zal zijn dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen nemen.

Het betoog faalt.

- Ontwateringssloot

156. [appellant sub 30] stelt dat in het tracébesluit ten onrechte niet is voorzien in een sloot voor ontwatering van het zuidelijke gedeelte van de polder "Werfkampen". De sloot is volgens hem nodig voor de afwatering van zijn percelen.

156.1. In het deelrapport Water, dat een bijlage is bij de toelichting van het tracébesluit, is ingegaan op de wijzigingen van de waterstructuur in verband met de aansluiting 20, Geertruidenberg. Daarin staat dat op basis van de Keur van de waterschappen de negatieve beïnvloeding van het watersysteem niet is toegestaan. Daarom is de waterstructuur in het tracébesluit hersteld met inpassing van nieuwe watergangen. Daardoor zullen zich volgens het deelrapport geen negatieve gevolgen voordoen voor de waterstructuur.

De minister heeft verder toegelicht, en dat is door [appellant sub 30] niet bestreden, dat de door [appellant sub 30] bedoelde gronden ten zuidwesten van de geprojecteerde rotonde in de huidige situatie aan de noordelijke, westelijke en oostelijke zijde een watergang heeft. In verband met het tracé van de A27 wordt de watergang aan de westelijke zijde verschoven. Die watergang staat vermeld op detailkaart 17 als "Nieuw water". De watergang aan de noordzijde van het perceel staat op detailkaart 17 vermeld als "Bestaand water". De locatie van deze watergang wijzigt dus niet. De locatie van de watergang aan de oostzijde verandert ook niet. Ter hoogte van de rotonde zal een deel van de watergang aan de oostzijde komen te vervallen. Onder de rotonde zal een duiker worden aangelegd, die ook is opgenomen op detailkaart 17 met de aanduiding "Nieuwe duiker". Door de duiker onder de rotonde kan echter water worden afgevoerd. Het vervallen van het gedeelte van de watergang ter plaatse van de rotonde heeft daarom geen gevolgen voor de waterhuishouding.

[appellant sub 30] heeft zijn betoog dat zich desondanks onaanvaardbare gevolgen zullen voordoen voor de waterhuishouding bij de bedoelde gronden niet met concrete gegevens onderbouwd. De stelling ter zitting dat hij afgaat op zijn ervaring is daarvoor niet voldoende. De Afdeling ziet daarom geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet op het deelrapport Water heeft mogen baseren voor zijn conclusie dat zich geen nadelige gevolgen voor de waterhuishouding zullen voordoen.

Het betoog faalt.

- Zuideindseweg

157. [appellant sub 30] en de Diaconie brengen naar voren dat niet duidelijk is waarom voor de Zuideindseweg is gekozen als locatie voor bomencompensatie. Zij stellen dat door de bomenrij die is voorzien landbouwverkeer elkaar daar niet meer kan passeren. Daardoor zijn de percelen nabij de Zuideindseweg lastiger te bereiken en zal sprake zijn van een verkeersonveilige situatie.

157.1. De Zuideindseweg wordt gebruikt om percelen van de Diaconie en van [appellant sub 30] te bereiken. Op detailkaart 18 bij het tracébesluit is de Zuideindseweg aangeduid als "Inpassingsdoeleinden natuur" met daarbij nummer 43. Met dit nummer wordt "Bomencompensatie ten behoeve van vleermuizen/vogels" aangeduid.

157.2. In het deelrapport Natuur is onderzoek verricht naar de gevolgen die het tracébesluit heeft voor onder meer diersoorten. Door het tracébesluit zullen vliegroutes, hop-overs en/of verblijfplaatsen van vleermuizen worden aangetast. In verband met deze verstoringen moeten om overtreding van bepalingen in de Wet natuurbescherming te voorkomen of ontheffing te kunnen verkrijgen mitigerende en compenserende maatregelen worden genomen. Onderdeel van die maatregelen is de herplant en het aanvullen van groen.

In het deelrapport Natuur staat dat ter plaatse van de Zuideindseweg, in het deelrapport aangeduid als locatie 106a, aan weerszijden van de A27 sprake is van foerageergebied en een vliegroute en dat het gebruik als hop-over niet is uitgesloten. Volgens het deelrapport heeft het tracébesluit tot gevolg dat op deze locatie tijdens de aanlegfase sprake zal zijn van verstoring van de vliegroute en het foerageergebied door werkverlichting en obstructie evenals door vernietiging van de groenstructuur. Verder zal zich tijdens de gebruiksfase een negatief effect voordoen op de vliegroute en het foerageergebied door afname van de beschutting aan de oostzijde van de A27. Als mitigerende maatregel zal een bomenrij worden geplaatst langs de Zuideindseweg die dient ter versterking van de hop-over en het netwerk aan vliegroutes in de omgeving.

[appellant sub 30] en de Diaconie hebben geen concrete argumenten naar voren gebracht op grond waarvan moet worden geconcludeerd dat de minister zich niet op deelrapport Natuur heeft mogen baseren voor zijn standpunt dat het nodig is om in verband met de effecten op vleermuizen te voorzien in bomen langs de Zuideindseweg.

157.3. De minister heeft toegelicht dat de beplanting alleen aan de westzijde van de Zuideindseweg zal worden aangebracht. De breedte van de weg blijft hetzelfde en de bomen zullen zo worden geplaatst dat het profiel van de vrije ruimte niet te smal wordt. Verder zal een ruimte van 7 m tussen de te planten bomen worden aangehouden en kunnen in overleg met de perceelseigenaren een of enkele ruimere onderbrekingen van maximaal 20 m in de beplanting worden aangebracht. De minister wijst er daarnaast op dat de weg alleen wordt gebruikt door landbouwvoertuigen van eigenaren van de percelen langs deze weg en dat betreft een beperkt aantal.

Gelet op deze toelichting van de minister acht de Afdeling aannemelijk dat landbouwvoertuigen elkaar kunnen blijven passeren, zodat de percelen bereikbaar blijven en er geen sprake is van een

verkeersonveilige situatie.

157.4. Er is daarom geen grond voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid de Zuideindseweg voor de aanplant van bomen heeft kunnen aanwijzen.

Het betoog faalt.

Het beroep van [appellant sub 32] voor het overige

158. [appellant sub 32] woont aan [locatie 24] te [woonplaats] en heeft een agrarisch bedrijf. Een deel van de gronden van [appellant sub 32] is benodigd voor de aanleg van de verbindingsboog bij het knooppunt Hooipolder.

159. [appellant sub 32] stelt dat de gevolgen van het tracébesluit voor zijn woon- en leefklimaat onaanvaardbaar zijn. Hij vreest voor geluidhinder van de verbindingsboog. Hij stelt dat het niet mogelijk is dat de geluidbelasting ten gevolge van het tracébesluit niet toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Hij voert aan dat de verbindingsboog is geprojecteerd op een afstand van 70 m van zijn woning en dichterbij komt te liggen dan het bestaande tracé.

[appellant sub 32] stelt verder dat door het tracébesluit de voorzetting van zijn bedrijfsvoering in gevaar komt en de waarde van zijn bedrijf en woning zal dalen. Hij brengt naar voren dat de verbindingsboog is geprojecteerd over zijn agrarisch bouwblok en bovendien deels over bestaande bebouwing. Hij wijst erop dat waarschijnlijk is dat daardoor zijn bouwblok in een actualiserend bestemmingsplan zal worden verkleind. [appellant sub 32] vreest verder dat zijn gronden en zijn woning niet meer dan wel minder goed bereikbaar zullen zijn. Hij voert aan dat er geen duidelijkheid is over de exacte grenzen van de gronden die van hem worden aangekocht en dat een inrit komt te vervallen. [appellant sub 32] stelt dat in verband met de gevolgen die de aanleg van de verbindingsboog voor hem heeft, de minister ten onrechte geen alternatieven heeft onderzocht. [appellant sub 32] wijst er daarbij op dat in het tracébesluit is aangegeven dat in de toekomst het knooppunt Hooipolder verder zal worden aangepast, waar nu al rekening mee is gehouden. Hij stelt dat het tracé van de A59 dan zijn woning zal raken. De gevolgen die deze ontwikkeling heeft voor de waarde van zijn bedrijf en woning heeft de minister ten onrechte niet in de belangenafweging betrokken.

159.1. Indien de geluidbelasting vanwege het tracé hoger is dan de geluidbelasting die geluidgevoelige objecten vanwege de A27 zouden ondervinden bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds, dient de minister, zoals hiervoor onder 16.2 en onder 144.2 is overwogen, gelet op het bepaalde in artikel 11.30, tweede en vierde lid, van de Wet milieubeheer te onderzoeken of geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om deze overschrijding ongedaan te maken.

Uit bijlage A bij het deelrapport Specifiek volgt dat in de huidige situatie bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende productieplafonds de geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 32] 65 dB is. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen, bestaande uit tweelaags ZOAB, zal de geluidbelasting vanwege de in het tracébesluit voorziene aanpassing ook 65 dB zijn.

De Afdeling stelt vast dat het tracébesluit daarmee voldoet aan artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer. Het betoog dat de geluidbelasting toeneemt omdat het tracé dichterbij is geprojecteerd, faalt daarom. Daarbij betreft de Afdeling dat, zoals onder 144.5 is overwogen, hetgeen onder meer [appellant sub 32] heeft aangevoerd geen aanleiding geeft om aan de juistheid van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek te twijfelen.

159.2. De minister heeft toegelicht dat de gronden die tussen het tracé van de A27 en de aan te

leggen verbindingsboog liggen van [appellant sub 32] zullen worden verworven, omdat dit gedeelte van zijn gronden niet meer bereikbaar is na de realisatie van de verbindingsboog. Volgens de minister bestaat daarover geen onduidelijkheid omdat daarover met [appellant sub 32] meerdere malen overleg heeft plaatsgevonden. Zoals ter zitting is bevestigd wordt het agrarisch bouwblok daardoor niet geraakt. Er zal dus ook geen bebouwing worden geamoveerd. Voorts is ter zitting bevestigd dat de overige gronden, evenals de woning van [appellant sub 32], bereikbaar blijven via bestaande inritten. [appellant sub 32] heeft zijn stelling dat er desondanks een inrit komt te vervallen waardoor de bereikbaarheid van zijn gronden vermindert desgevraagd niet onderbouwd.

159.3. Ter zitting is bevestigd dat het agrarisch bedrijf bestaat uit het houden van schapen. De omvang van de gronden is ongeveer 7,6 hectare. Ongeveer 2 hectare daarvan zal voor het tracébesluit worden verworven. [appellant sub 32] heeft niet met concrete gegevens onderbouwd dat het voortbestaan van het bedrijf in gevaar komt door het verlies van deze gronden.

Zoals hiervoor onder 148.1 is overwogen zal het nadeel dat [appellant sub 32] lijdt door verlies van grond die hij voor het tracébesluit moet afstaan op basis van volledige schadeloosstelling worden gecompenseerd. Daarnaast kan hij voor eventuele resterende schade op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen. Bij de schadeloosstelling zal rekening worden gehouden met de eventuele effecten die het verlies van grond heeft op de bedrijfsvoering. De Afdeling acht niet aannemelijk dat de schade voor [appellant sub 32] zo zal zijn dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen nemen.

159.4. Zoals hiervoor onder 108 is overwogen, voorziet het tracébesluit in de realisatie van een verbindingsboog tussen de A59 West en de A27 richting Utrecht om de doorstroming bij het knooppunt Hooipolder te verbeteren. Bij het ontwerp van de verbindingsboog is volgens de toelichting rekening gehouden met een mogelijke toekomstige uitbreiding naar een volledig knooppunt. De mogelijke toekomstige verdere aanpassing van het knooppunt maakt geen onderdeel uit van het voorliggende tracébesluit en de plannen daarvoor zijn ook nog niet zodanig concreet dat de minister de eventuele gevolgen daarvan voor [appellant sub 32] bij het nemen van het tracébesluit had moeten betrekken.

159.5. Het betoog van [appellant sub 32] geeft daarom geen grond voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid de verbindingsboog in het tracébesluit heeft kunnen opnemen.

Het betoog faalt.

Het beroep van [appellant sub 33A] voor het overige en het beroep van [appellant sub 34]

160. [appellant sub 33A] woont aan de [locatie 25] en [locatie 26] te [woonplaats] en heeft daar een horecaonderneming, waar feesten, partijen en evenementen worden georganiseerd. Voor het realiseren van de verbindingsboog bij het knooppunt Hooipolder is een deel van zijn gronden benodigd. Zijn beroepsgronden zien vooral op de gevolgen die de verbindingsboog heeft voor zijn woon- en leefklimaat en voor zijn horeca-onderneming.

[appellant sub 34] woont aan de [locatie 27]. Hij is eigenaar van gronden ten zuiden van het perceel van [appellant sub 33A]. Een deel van die gronden zal moeten worden verworven voor de aanleg van de verbindingsboog. De beroepsgronden van [appellant sub 34] zien met name op de landschappelijke inpassing van de verbindingsboog.

Zoals hiervoor onder 108 en onder 159.4 is overwogen, voorziet het tracébesluit in de realisatie van een verbindingsboog tussen de A59 West en de A27 richting Utrecht om de doorstroming bij het knooppunt Hooipolder te verbeteren. De minister heeft ter zitting toegelicht dat daarvoor ongeveer 4.300 m² grond van [appellant sub 33A] zal worden verworven. Van de gronden van

[appellant sub 34] zal ongeveer 27.000 m² worden verworven.

- Ingetrokken beroepsgrond

161. [appellant sub 33A] heeft zijn beroepsgrond dat de exploitatie van het zwembad in gevaar komt omdat de bij het zwembad behorende parkeerplaatsen voor het tracébesluit moeten verdwijnen ter zitting ingetrokken.

- Geluid

162. [appellant sub 33A] vreest voor geluidhinder van de verbindingsboog, ook op het terras van zijn horeca-onderneming. Hij stelt dat het niet mogelijk is dat de geluidbelasting ten gevolge van het tracébesluit afneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Hij voert daarbij aan dat de verbindingsboog dichterbij komt te liggen dan het bestaande tracé. Volgens hem zijn de gevolgen van de verbindingsboog voor de geluidbelasting ten opzichte van de bestaande situatie niet inzichtelijk gemaakt.

162.1. De woning aan de Kerklaan 19 is blijkens bijlage C bij het deelrapport Specifiek een saneringsobject als bedoeld in artikel 11.57, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer.

Zoals hiervoor onder 51.1 en onder 144.2 is overwogen, dient op grond van artikel 11.42, gelezen in samenhang met artikel 11.59, eerste lid, van de Wet milieubeheer te worden onderzocht of met geluidbeperkende maatregelen de geluidbelasting vanwege de A27 kan worden beperkt tot de in artikel 11.59, eerste lid, van de Wet milieubeheer vermelde saneringsstreefwaarde van 60 dB.

Uit bijlage A bij het deelrapport Specifiek volgt dat de geluidbelasting bij [locatie 25] vanwege de A27 bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds 70 dB en 70 dB is. Volgens bijlage A en bijlage C zal door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen, bestaande uit tweelaags ZOAB en een geluidscherm, de geluidbelasting worden teruggebracht tot 57 en 58 dB. De streefwaarde van 60 dB wordt dus niet overschreden. Omdat de geluidbelasting ter plaatse van de woning afneemt ten opzichte van de bestaande situatie, zal ook de geluidbelasting op het terras bij de horecaonderneming afnemen ten opzichte van de bestaande situatie.

Het betoog dat de geluidbelasting toeneemt omdat het tracé dichterbij is geprojecteerd, faalt daarom. Daarbij betreft de Afdeling dat, zoals onder 144.5 is overwogen, hetgeen onder meer [appellant sub 33A] heeft aangevoerd geen aanleiding geeft om aan de juistheid van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek te twijfelen.

Het betoog faalt.

- Landschappelijke inpassing

163. [appellant sub 33A] en [appellant sub 34] betogen dat de minister ten onrechte geen acht heeft geslagen op de gebiedsvisie "Kerklaan in balans" waarin een robuuste landschappelijke inrichting wordt voorgestaan waarmee de fly-over door bomen geheel aan het zicht wordt onttrokken. Zij brengen naar voren dat de locatie langs de verbindingsboog, ter plaatse van de gronden van [appellant sub 34], zou kunnen worden benut voor de aanplant van bomen, bijvoorbeeld in verband met voor vleermuizen te treffen mitigerende maatregelen. Daarbij wijzen zij erop dat locaties elders die daarvoor zijn aangewezen, zoals langs de Zuideindseweg, op weerstand van omwonenden stuiten. [appellant sub 33A] stelt verder dat geen rekening is gehouden met het ter plaatse geldende bestemmingsplan dat voorziet in een groenvoorziening op zijn perceel. Die groenvoorziening is inmiddels gerealiseerd, maar zal door het tracé verloren gaan.

163.1. Tussen het tracé en de woning van [appellant sub 33A] is op detailkaart 18 voorzien in een

maatregelvlak voor "Inpassingsdoeleinden natuur" met nummer 45. Met dat nummer wordt "Bomencompensatie ten behoeve van vleermuizen/vogels" aangeduid. Verder is voorzien in de maatregelvlakken "Inpassingsdoeleinden landschap" en "Nieuw water". Ook langs en op het perceel van [appellant sub 34] is op de detailkaart voorzien in maatregelvlakken "Inpassingsdoeleinden landschap" en "Nieuw water".

163.2. Het bestemmingsplan "Buitengebied 1e herziening" kent aan een gedeelte van het perceel van [appellant sub 33A] de bestemming "Groen-Landschappelijke inpassing" toe. Het tracébesluit ziet deels op dat gedeelte van het perceel.

In artikel 13, vierde lid, van de Tracéwet is bepaald dat voor zover het tracébesluit en het bestemmingsplan of de beheersverordening niet met elkaar in overeenstemming zijn, het tracébesluit als omgevingsvergunning geldt waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken. Bij de toepassing van artikel 2.10 van die wet wordt onder het bestemmingsplan of beheersverordening mede het tracébesluit begrepen.

Voorts is in het vijfde lid bepaald dat voor zover een bestemmingsplan, een beheersverordening of een ander besluit voor de uitvoering van werken of werkzaamheden een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vereist, zodanige eis niet geldt voor de uitvoering van werken of werkzaamheden ter uitvoering van het tracébesluit in het gebied dat is begrepen in een tracébesluit.

Het bestemmingsplan staat daarom niet in de weg aan het tracébesluit.

163.3. De gebiedsvisie "Kerklaan in Balans" is opgesteld door de gemeente Geertruidenberg. De minister is niet gebonden aan het gemeentelijk beleid, maar dient daar wel rekening mee te houden. Dat betekent dat het beleid in de belangenafweging moet worden betrokken.

In de gebiedsvisie wordt aanbevolen om langs de verbindingsboog, ten zuiden van het perceel van [appellant sub 33A] en op gronden van [appellant sub 34], bos aan te planten om het zicht op het tracé weg te nemen. De minister heeft onder verwijzing naar het Landschapsplan, dat een bijlage is bij de toelichting van het tracébesluit, toegelicht dat uitgangspunt is dat het omliggende landschap zoveel mogelijk zichtbaar wordt gemaakt vanaf de weg. De aanplant van bos op de voorgestelde locatie is daar niet mee in overeenstemming. Wel is, zo staat in het Landschapsplan, ter hoogte van de Kerklaan extra struikbeplanting toegepast als overgang naar de directe omgeving. Verder staat daarin dat bij een vervolgitwerking het wenselijk kan zijn, maar niet noodzakelijk is, om, in overleg met de omgeving, ten oosten van het knooppunt beplantingen toe te passen om een landschappelijke structuur te versterken.

Zoals hiervoor onder 157.2 is overwogen is in het deelrapport Natuur onderzoek verricht naar effecten op vleermuizen. Daarin zijn locaties aangewezen voor de herplant van bomen in verband met die effecten, waarbij van belang is dat deze aansluiten op bijvoorbeeld bestaande vliegroutes, verblijfplaatsen en hop-overs, zoals de locatie bij de Zuideindseweg. De gronden van [appellant sub 34] langs de verbindingsboog zijn geen locatie die daarvoor volgens het deelrapport Natuur in aanmerking komt.

Gelet daarop heeft de minister in redelijkheid kunnen afzien van het aanwijzen van de gronden van [appellant sub 34] langs de verbindingsboog voor de aanplant van bomen.

163.4. De betogen falen.

- Inritten

164. [appellant sub 33A] stelt dat de minister er ten onrechte geen rekening mee heeft gehouden dat de bereikbaarheid van zijn gronden wordt verminderd, omdat twee inritten door het tracébesluit zullen verdwijnen. Het gaat om de inrit naar het weiland ten westen van de woning en de inrit naar een perceel van hem dat wordt gebruikt als parkeerplaats voor het zwembad.

164.1. In artikel 3 van het tracébesluit is bepaald dat waar de ontsluiting van percelen wordt aangetast, deze wordt hersteld. De bereikbaarheid van percelen is daarmee in het tracébesluit verzekerd. Voorts zal, zoals de minister heeft toegelicht, in het kader van het overleg over de grondverwerving, de locatie van de inritten worden besproken.

Het betoog faalt.

- Verkeerssituatie Kerklaan

165. [appellant sub 33A] betoogt dat het tracébesluit leidt tot een toename van het verkeer op de Kerklaan. Hij wijst erop dat wordt afgeweken van de streefwaarden van Duurzaam Veilig. Hij stelt dat de minister niet is ingegaan op zijn zienswijze dat de aan te leggen parallelweg ten noorden van de A59, die is opgenomen in het Hooipolderplusplan, ook gevolgen heeft voor de verkeersdruk op de Kerklaan. Hij wijst erop dat zich daarnaast gevolgen zullen voordoen vanwege de toekomstige aanpassing van het knooppunt Hooipolder.

165.1. De bedoelde parallelweg maakt, evenals de eventuele toekomstige uitbreiding van het knooppunt Hooipolder, geen onderdeel uit van het voorliggende tracébesluit. De plannen daarvoor zijn ook nog niet zodanig concreet dat de minister de gevolgen daarvan voor het verkeer op de Kerklaan bij het nemen van het tracébesluit had moeten betrekken.

165.2. In het deelrapport Verkeer is aan de hand van de principes van Duurzaam Veilig beoordeeld of de toename van het verkeer op het onderliggend wegennet aanvaardbaar is. Uit het deelrapport volgt dat de verkeersintensiteit op de Kerklaan door het tracébesluit toeneemt van 5.000 naar 7.800 mvt/e. De Kerklaan is aangemerkt als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Daarvoor wordt volgens de principes van Duurzaam Veilig, zoals ook is overwogen onder 109.3, een streefwaarde van maximaal 6.000 mvt/e aangehouden. Die streefwaarde wordt overschreden. Die overschrijding is volgens het deelrapport aanvaardbaar, omdat de Kerklaan een ruime restcapaciteit kent, de rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer gescheiden zijn met een asmarkering en het fietsverkeer wordt afgewikkeld op aanliggende of vrijliggende fietspaden, zoals hiervoor ook onder 109.3 is overwogen.

Het betoog van [appellant sub 33A] geeft geen grond voor het oordeel dat de minister zich in zoverre niet op het deelrapport Verkeer heeft mogen baseren.

Het betoog faalt.

- Sociale veiligheid op de Kerklaan

166. [appellant sub 33A] vreest dat door het viaduct en een tunnel op de Kerklaan over een lengte van ongeveer 70 m lang sprake zal zijn van een sociaal onveilige situatie.

166.1. De minister heeft toegelicht dat het bestaande viaduct met ongeveer 5 m verlengd zal worden. Daarnaast zal een nieuw viaduct worden gerealiseerd voor de verbindingsboog. Daartussen is een open ruimte van ongeveer 20 m lang. De zichtlijnen blijven behouden. Verder zal de bestaande verlichting blijven bestaan en zal bij het nieuwe viaduct verlichting worden toegepast.

Gelet daarop heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling op het standpunt mogen

stellen dat de sociale veiligheid door het toepassen van een nieuwe viaduct voor de verbindingsboog niet verslechtert.

Het betoog faalt.

- Plasbrandaandachtsgebied

167. [appellant sub 33A] vreest dat hij de bijgebouwen op zijn perceel, die zullen moeten worden gesloopt vanwege het tracébesluit, niet elders op zijn perceel kan herbouwen vanwege de afstand die moet worden aangehouden tot het plasbrandaandachtsgebied. Hij wijst erop dat hij deze gebouwen nodig heeft voor zijn bedrijf.

167.1. Op grond van artikel 13, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, gelezen in samenhang met artikel 2, eerste lid, van de Regeling basisnet, is de A59 niet aangewezen als weg die van belang wordt geacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op grond van artikel 16, eerste lid, van de Regeling basisnet, geldt er voor de A59 geen plasbrandaandachtsgebied.

167.2. De verbindingsboog is een aansluiting tussen de A59 en de A27. Daarop vindt dus geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats en geldt geen plasbrandaandachtsgebied.

Het betoog faalt.

- Gevolgen oppervlaktewater

168. [appellant sub 33A] vreest voor gevolgen voor de kwaliteit van het water in de sloot op zijn perceel omdat de afwatering van het wegdek van het tracé plaatsvindt op die sloot. Hij wijst erop dat zijn dieren die van dat water drinken ziek kunnen worden.

168.1. Het deelrapport Water, dat een bijlage is bij de toelichting van het tracébesluit, bevat onder meer de resultaten van het onderzoek naar de gevolgen van het tracébesluit voor oppervlaktewater. Daarin is in aanmerking genomen dat regenwater dat op het wegdek valt verontreinigd raakt met olie, rubber, vetresten en ander grof en fijn stof. Dit water stroomt vervolgens naar de berm af en daarnaast vindt verwaaiing van opspattend regenwater plaats naar aanliggende watergangen. De directe afstroming van regenwater naar het oppervlaktewater is echter nihil als ZOAB wordt toegepast. Daarnaast is de verwaaiing van regenwater naar watergangen daardoor geminimaliseerd. Verder wordt de berm periodiek gemonitord op de mate van verontreiniging en zo nodig wordt de toplaag van de berm afgevoerd, zo staat in het deelrapport.

Ter plaatse zal tweelaags ZOAB worden toegepast. De minister heeft in het verweerschrift voorts toegelicht dat het water dat ondanks het toepassen van ZOAB toch nog van de weg afkomt, inclusief de eventueel aanwezige verontreinigingen, zal worden opgenomen in de berm en het talud. Bij langdurige harde regen zal wellicht niet al het water in de berm en het talud infiltreren, zodat in dergelijke extreme situaties water van de weg in de sloot terecht zal komen. De daarin aanwezige verontreinigingen zullen dan zo verdund zijn door de hoeveelheid regenwater dat geen problemen voor de kwaliteit van het oppervlaktewater worden verwacht, zo stelt de minister.

[appellant sub 33A] heeft geen concrete gegevens naar voren gebracht die aanleiding geven voor de conclusie dat de minister zich niet op het deelrapport Water heeft mogen baseren voor zijn standpunt dat de toepassing van tweelaags ZOAB, met aanvullende beheermaatregelen, voldoende effectief is om negatieve gevolgen voor het oppervlaktewater door afstromend wegwater te voorkomen.

Het betoog faalt.

- Gevolgen aanlegwerkzaamheden

169. [appellant sub 33A] vreest dat door het onttrekken van grondwater tijdens de aanleg van het tracé verzakkingen zullen plaatsvinden die schade veroorzaken aan zijn eigendommen. Hij vreest ook schade van langs de woning rijdende machines. Hij wijst er daarbij op dat de tot zijn boerderij behorende bebouwing nostalgisch is.

169.1. Deze door [appellant sub 33A] genoemde aspecten betreffen uitvoeringswerkzaamheden, waarvan niet is uitgesloten dat deze tot hinder zullen leiden. Deze uitvoeringsaspecten hoeven niet in het tracébesluit te worden opgenomen, maar zijn aan de orde in de overeenkomsten die de minister sluit met de uitvoerders en in de vergunningen die voor de uitvoering van het tracébesluit nog verleend moeten worden. Daarin zullen eisen worden gesteld om schade te voorkomen dan wel te beperken. Deze aspecten dient de minister wel in de belangenafweging te betrekken.

In de toelichting van het tracébesluit is in aanmerking genomen dat tijdens de aanleg van het tracé onder meer trillinghinder kan voorkomen evenals veranderingen in de grondwaterstand. Toegelicht is dat maatregelen zullen worden getroffen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Zo staat in de toelichting dat bij de keuze van de in te zetten techniek zoveel mogelijk rekening zal worden gehouden met de invloed daarvan op het woon- en leefmilieu. Verder heeft de minister in het verweerschrift naar voren gebracht dat, omdat de werkzaamheden ter plaatse zijn gericht op het op hoogte brengen van de verbindingsboog, ter plaatse geen diepe uitgravingen nodig zijn waarbij langdurig grondwater moet worden onttrokken. Verzakkingen zijn daarom niet te verwachten. Voorts is ter zitting door de minister naar voren gebracht dat een nulmeting zal worden uitgevoerd om na te kunnen gaan of schade door de werkzaamheden is ontstaan.

169.2. Uit het voorgaande volgt dat de minister de wijze waarop de nadelige gevolgen voor omwonenden kunnen worden beperkt heeft betrokken bij de belangenafweging en dat tijdens de realisatie diverse maatregelen worden getroffen om de hinder voor omwonenden te beperken. [appellant sub 33A] heeft geen feiten en omstandigheden naar voren gebracht op grond waarvan moet worden aangenomen dat de uitvoeringswerkzaamheden tot dusdanige hinder of schade zullen leiden dat de minister van het tracébesluit had moeten afzien. Dat de bebouwing nostalgisch is, zoals [appellant sub 33A] stelt, is daarvoor niet voldoende.

Het betoog faalt.

- Gevolgen voor het woon- en leefklimaat en de horeca—onderneming en schade

170. [appellant sub 33A] brengt naar voren dat de gevolgen voor de bedrijfsvoering van zijn onderneming zodanig zijn, dat het voortbestaan daarvan in gevaar komt. Hij voert aan dat het tracé op een afstand van 10 m van zijn woning en bedrijf is voorzien, op een hoogte van 8 m, waarop een geluidscherm van 2 m hoog zal worden geplaatst. Daardoor is er vermindering van lichtinval, uitzicht en wordt de privacy aangetast. Hij wijst er in dit verband op dat de bedrijfsvoering van zijn onderneming is gericht op de beleving van het buitengebied. Daarnaast brengt hij naar voren dat het tracé is geprojecteerd over een aantal van zijn bijgebouwen dat bepalend is voor het karakter van de hoofdbebouwing en het landschap. [appellant sub 33A] stelt dat in verband met de gevolgen die de aanleg van de verbindingsboog voor hem heeft, de minister ten onrechte geen alternatieven heeft onderzocht. Hij wijst er daarbij op dat in het tracébesluit is aangegeven dat in de toekomst het knooppunt Hooipolder verder zal worden aangepast, waar nu al rekening mee is gehouden. De gevolgen die deze ontwikkeling heeft voor zijn bedrijf heeft de minister ten onrechte niet in de belangenafweging betrokken. Hij stelt dat de minister in het tracébesluit had moeten verzekeren dat een andere locatie beschikbaar komt waar hij zijn bedrijf kan voortzetten.

[appellant sub 34] wijst ook op de toekomstige aanpassing van het knooppunt en stelt dat zijn gronden door de verbindingsboog zullen worden doorsneden. Daardoor blijven incurante stukken

grond over.

170.1. Bij het ontwerp van de verbindingsboog is volgens de toelichting rekening gehouden met een mogelijke toekomstige uitbreiding naar een volledig knooppunt. Zoals hiervoor onder 159.4 en onder 165.1 is overwogen maakt de mogelijke toekomstige aanpassing van de A59 geen onderdeel uit van het voorliggende tracébesluit en zijn de plannen daarvoor nog niet zodanig concreet dat de minister de eventuele gevolgen daarvan bij de vaststelling van het tracébesluit had moeten betrekken.

170.2. De minister heeft blijkens het verweerschrift in beschouwing genomen dat het tracébesluit gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat en voor de horeca-onderneming van [appellant sub 33A]. Volgens de minister kan het bedrijf echter in aangepaste vorm worden voortgezet en is verplaatsing daarom niet nodig.

Het tracé van de weg ligt op een afstand van 45 m tot de woning van [appellant sub 33A]. De minister heeft toegelicht dat het tracé ongeveer 5,5 m hoger ligt dan het perceel van [appellant sub 33A] naast het tracé. De auto's rijden dus ook op 5,5 m hoogte langs. Het in artikel 7 van het tracébesluit voorgeschreven geluidscherm is 2 m hoog en zal 280 m lang zijn. Door de hoge ligging van de weg en het scherm hebben automobilisten in ieder geval vanaf het gedeelte van het tracé waar het scherm zal worden geplaatst geen zicht op het perceel van [appellant sub 33A]. Ook vanuit vrachtauto's zal het zicht volgens de minister daar beperkt zijn. De Afdeling ziet geen aanleiding om aan de juistheid van het voorgaande te twijfelen.

Gelet daarop zijn, hoewel niet uitgesloten kan worden geacht dat vanaf een deel van de verbindingsboog er enig zicht vanaf het tracé op de gronden en bebouwing van [appellant sub 33A] zal zijn, naar het oordeel van de Afdeling de gevolgen voor de privacy, het uitzicht en de lichtinval niet zodanig dat de minister het tracébesluit vanwege deze aspecten niet in redelijkheid heeft kunnen nemen.

170.3. [appellant sub 34] heeft zijn stelling dat het verlies van zijn gronden onaanvaardbare gevolgen voor hem heeft niet met concrete gegevens onderbouwd. Daarbij is van belang dat, zoals de minister ter zitting naar voren heeft gebracht, uitgangspunt is dat het ruimtebeslag voor het tracé zo beperkt mogelijk wordt gehouden, om te voorkomen dat meer grond wordt aangekocht dan nodig is, hetgeen de Afdeling niet onredelijk acht.

170.4. Zoals hiervoor onder 148.1 is overwogen zal het nadeel dat [appellant sub 33A] en [appellant sub 34] lijden door verlies van grond die zij voor het tracébesluit moeten afstaan op basis van volledige schadeloosstelling worden gecompenseerd. Daarnaast kunnen zij voor eventuele resterende schade op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen. Bij de schadeloosstelling zal rekening worden gehouden met de effecten die het verlies van grond heeft op de bedrijfsvoering. De Afdeling acht niet aannemelijk dat de schade voor [appellant sub 33A] en [appellant sub 34] zo zal zijn dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen nemen.

170.5. De betogen van [appellant sub 33A] en [appellant sub 34] geven daarom geen grond voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan het belang dat met de realisatie van de verbindingsboog is gemoeid dan aan het belang van [appellant sub 33A] en [appellant sub 34] bij het behoud van de bestaande situatie.

De betogen falen.

Conclusie

171. De beroepen van [appellante sub 27], [appellante sub 28], Wegrestaurant Napoleon,

[appellant sub 31], [appellant sub 30] en de Diaconie, [appellant sub 32], [appellant sub 33A] en [appellant sub 34] zijn ongegrond.

172. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van melkveebedrijf [appellant sub 35] en [appellant sub 35B]

173. [appellant sub 35] heeft een melkveebedrijf en woont aan de [locatie 28] in [woonplaats]. Een deel van de grond van [appellant sub 35] is benodigd voor het tracé.

[appellant sub 35] kan zich niet verenigen met het tracébesluit voor zover daarbij is voorzien in een bomenrij langs de Zuideindseweg.

[appellant sub 35] betoogt ten eerste dat het voorzien van de bomenrij langs de Zuideindseweg in strijd is met het door de minister gehanteerde uitgangspunt dat het open landschap behouden moet blijven en versterkt moet worden. Daarbij wijst [appellant sub 35] op het ter plaatse geldende bestemmingsplan, dat aan de omgeving een gebiedsaanduiding toekent, op grond waarvan het gebied open moet blijven. Hij brengt naar voren dat er alternatieve locaties zijn waar de bomen kunnen worden geplant, zoals een locatie ten noorden van de Zuideindseweg en het Halve Zolenpad en andere door omwonenden en de gemeente Geertruidenberg genoemde locaties.

[appellant sub 35] voert daarnaast aan dat door de bomen de Zuideindseweg niet meer kan worden gebruikt voor landbouwverkeer, zodat zijn percelen niet meer bereikbaar zijn. Hij wijst erop dat de Zuideindseweg 6,5 m breed is, waarvan het verharde gedeelte 4 m breed is en de bermen ongeveer 1,25 m breed zijn. De bermen zijn daarmee volgens [appellant sub 35] te smal om de bomen te plaatsen. Na het plaatsen van de bomen zal de Zuideindseweg volgens [appellant sub 35] niet meer voldoen aan de voor landbouwwegen geldende richtlijnen. [appellant sub 35] wijst er verder op dat door de beperkte ruimte het onderhoud en beheer van watergangen en de bomen op zijn percelen dient plaats te vinden.

[appellant sub 35] stelt ten slotte dat de bomen gevolgen hebben voor zijn bedrijfsvoering. Hij voert daartoe aan dat de bomen zullen zorgen voor schaduwwerking en bladafval, waardoor de gewassen minder opbrengen vanwege verstikking, vernatting en lagere temperatuur. Het drogen van gras tot hooi zal moeizamer zijn. Verder onttrekken de bomen vocht uit de grond, waardoor het grasgewas zich moeilijker handhaaft ten opzichte van onkruid en mos.

173.1. Het bestemmingsplan "Buitengebied Geertruidenberg" kent aan het gebied waarin de Zuideindseweg ligt de gebiedsaanduiding "wro-zone-aanlegvergunning openheid" toe.

In de planregels van dit bestemmingsplan is bepaald dat ter plaatse van de aanduiding "wro-zone - aanlegvergunning openheid" het beleid is gericht op behoud en bescherming van de grootschalige landschappelijke openheid en doorzichten.

Zoals hiervoor onder 163.2 is overwogen staat gelet op artikel 13, vierde en vijfde lid, van de Tracéwet het bestemmingsplan niet in de weg aan het tracébesluit. Dat betekent dat het bestemmingsplan geen belemmering is voor het aanwijzen van het pad voor bomencompensatie in het tracébesluit.

173.2. Zoals hiervoor onder 157.2 is overwogen is de Zuideindseweg aangewezen als locatie voor de aanplant van bomen als mitigerende maatregel in verband met de gevolgen die het tracébesluit heeft voor vleermuizen op de in het deelrapport Natuur als locatie 106a genoemde locatie nabij de Zuideindseweg. De bomen dienen ter versterking van de hop-over en het netwerk aan vliegroutes in de omgeving. Zoals de minister ter zitting heeft toegelicht zijn de door [appellant sub 35]

bedoelde alternatieve locaties daarvoor niet geschikt, omdat deze te ver zijn verwijderd van locatie 106a. Het betoog van [appellant sub 35] bevat voor het overige geen concrete gegevens op grond waarvan moet worden aangenomen dat de minister zich niet op het deelrapport Natuur heeft mogen baseren voor zijn standpunt dat het nodig is om in verband met de effecten op vleermuizen te voorzien in bomen langs de Zuideindseweg.

173.3. Zoals hiervoor onder 157.3 is overwogen acht de Afdeling aannemelijk dat de Zuideindseweg kan worden gebruikt voor landbouwvoertuigen. De percelen van [appellant sub 35] blijven bereikbaar. De minister heeft toegelicht dat de beplanting alleen aan de westzijde van de Zuideindseweg zal worden aangebracht. De breedte van de weg blijft hetzelfde en de bomen zullen zo worden geplaatst dat het profiel van de vrije ruimte niet te smal wordt. Verder zal een ruimte van 7 m tussen de te planten bomen worden aangehouden en kunnen in overleg met de perceelseigenaren een of enkele ruimere onderbrekingen van maximaal 20 m in de beplanting worden aangebracht. De minister wijst er daarnaast op dat de weg alleen wordt gebruikt door landbouwvoertuigen van eigenaren van de percelen langs deze weg en dat betreft een beperkt aantal.

Omdat de bomen alleen aan de westzijde van de Zuideindseweg zullen worden geplant en omdat tussen de bomen een afstand van 7 m wordt aangehouden is het volgens de minister niet nodig om de percelen van [appellant sub 35] te gebruiken voor het beheer en onderhoud van de watergangen. Ook het onderhoud van de bomen kan vanaf de weg plaatsvinden. Gelet op de ruimte tussen de bomen en omdat in overleg met [appellant sub 35] ruimere onderbrekingen tussen de bomen kunnen worden aangebracht, acht de Afdeling voorts niet aannemelijk dat de gevolgen van schaduwwerking op de percelen van [appellant sub 35] langs de Zuideindseweg zo groot zullen zijn dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

Daarbij is van belang dat, als [appellant sub 35] meent dat hij schade lijdt, hij op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister kan indienen.

173.4. De conclusie is dat hetgeen [appellant sub 35] heeft aangevoerd geen grond geeft voor het oordeel dat de minister het noordelijke gedeelte van de Zuideindseweg niet in redelijkheid voor bomencompensatie heeft kunnen aanwijzen.

173.5. Het beroep is ongegrond.

173.6. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellant sub 36]

174. [appellant sub 36] heeft een agrarisch bedrijf en woont aan de [locatie 29] in [woonplaats] ten zuiden van de verbindingsboog die zal worden aangelegd bij het knooppunt Hooipolder. Een deel van de percelen van [appellant sub 36] ten noorden van de Lange Broekweg is benodigd voor het tracé.

[appellant sub 36] vreest voor meer geluidhinder vanwege het tracébesluit, omdat de verbindingsboog dichterbij zijn woning is geprojecteerd dan het bestaande tracé. Hij betwijfelt of de geluidbelasting op de woning, die volgens het akoestisch onderzoek niet toe zal nemen door het tracébesluit, op de juiste wijze is berekend, omdat het huidige geluidproductieplafond ter hoogte van zijn woning een hogere waarde weergeeft dan die geluidbelasting. Hij brengt in dit verband naar voren dat hij dat niet heeft kunnen nagaan omdat het geluidmodel niet in de akoestische rapporten is opgenomen. [appellant sub 36] stelt dat er onzekerheden, onzorgvuldigheden en correcties in geluidmodellen zijn verwerkt, dus ook in de wettelijk voorgeschreven modellen. De berekende waarden komen niet altijd overeen met gemeten waarden. Hij wijst er in dit verband op dat uit metingen van het RIVM blijkt dat de in voorgaande

jaren berekende geluidwaarden bij het meetpunt A59-Wagenberg veel lager zijn dan de gemeten geluidwaarden en dat uit het "Nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen 2018" volgt dat zich een overschrijding voordoet van de geluidproductieplafonds nabij het knooppunt Hooipolder. [appellant sub 36] stelt dat de minister daarom afzonderlijk onderzoek met metingen had moeten verrichten naar de geluidbelasting die hij ter plaatse van zijn woning kan verwachten en dus, zo begrijpt de Afdeling zijn betoog, niet heeft mogen volstaan met een onderzoek overeenkomstig de daarvoor geldende regels.

[appellant sub 36] heeft verder naar voren gebracht dat hij een deskundige heeft ingeschakeld om het gebruikte geluidmodel en de daarvoor gebruikte gegevens te laten beoordelen en aldus te kunnen onderzoeken of het geluidmodel mogelijk onjuistheden, onzuiverheden en/of incorrecte brongegevens bevat. Het laten beoordelen en nabouwen van een geluidmodel en een geluidmeting laten verrichten door een deskundige bleek echter kostbaar te zijn. [appellant sub 36] stelt dat daarom niet van hem kan worden verwacht dat hij zelf daartoe overgaat.

174.1. Zoals onder 16.1 is overwogen zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek in verband met het tracébesluit neergelegd in verschillende rapporten. Het in het tracébesluit aan de orde zijnde tracé is aangegeven op de geluidplafondkaart als bedoeld in artikel 11.17 van de Wet milieubeheer, zodat titel 11.3 van de Wet milieubeheer van toepassing is op het akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 11.33, eerste lid, van de Wet milieubeheer, zoals ook in die overweging is opgenomen.

Zoals onder 16.4 is overwogen kan gelet op artikel 11.33 van de Wet milieubeheer in samenhang bezien met de RMG 2012 slechts worden geconcludeerd dat de geluidbelasting onjuist is bepaald, wanneer deze niet overeenkomstig de in het RMG 2012 gestelde regels is vastgesteld.

174.2. In hoofdstuk 2 van het Hoofdrapport is toegelicht dat het onderzoek in verband met de geluidproductieplafonds is uitgevoerd overeenkomstig het RMG 2012, bijlage V. Voorts is akoestisch onderzoek uitgevoerd bij geluidgevoelige objecten op basis van bijlage III van het RMG 2012. In het deelrapport Algemeen staat dat daarbij een softwarepakket is gebruikt dat voldoet aan de regels van Standaardrekenmethode 2 van bijlage III van het RMG 2012.

Het toepassen van een softwarepakket dat voldoet aan de regels van de Standaard Rekenmethode II uit bijlage III van het RMG 2012 is in overeenstemming met artikel 5.7, eerste en tweede lid, in samenhang bezien met artikel 3.2, eerste lid, van het RMG 2012.

174.3. Bij de akoestische onderzoeken is een groot aantal kaarten en gegevens verstrekt. [appellant sub 36] heeft niet naar voren gebracht en dus ook niet aannemelijk gemaakt dat deze kaarten en gegevens niet toereikend zijn om te voldoen aan artikel 1.2, gelezen in samenhang met hoofdstuk 1 van bijlage I van het RMG 2012, waarin is bepaald welke gegevens in een akoestisch rapport moeten worden opgenomen.

Aangenomen moet worden dat een deskundige op grond van die gegevens het onderzoek kan controleren en eventueel reproduceren. Ter zitting heeft de minister overigens naar voren gebracht dat het geluidmodel desgevraagd ter beschikking is gesteld aan de door [appellant sub 36] ingeschakelde deskundige, hetgeen niet door [appellant sub 36] is bestreden.

174.4. Indien de geluidbelasting vanwege het tracé hoger is dan de geluidbelasting die geluidgevoelige objecten vanwege de A27 zouden ondervinden bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds, dient, zoals hiervoor onder 16.2 is overwogen, de minister gelet op het bepaalde in artikel 11.30, tweede en vierde lid, van de Wet milieubeheer te onderzoeken of geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om deze overschrijding ongedaan te maken. In het deelrapport Specifiek is ingegaan op de treffen geluidbeperkende maatregelen. Daaruit volgt dat op de verbindingsboog tweelaags ZOAB zal worden toegepast. Deze maatregel is in artikel 7 van het tracébesluit opgenomen.

Uit bijlage A bij het deelrapport Specifiek is vermeld dat de toetswaarde ter plaatse van de woning van [appellant sub 36] 61 dB is en dat de geluidbelasting vanwege de in het tracébesluit voorziene aanpassing ook 61 dB zal zijn, na het treffen van de voorgeschreven geluidbeperkende maatregel tweelaags ZOAB. Het tracébesluit voldoet in zoverre aan artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer.

174.5. [appellant sub 36] heeft geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de gehanteerde methodiek en uitkomsten van de berekeningen in de verschillende deelrapporten. De stelling dat in de huidige situatie zich een overschrijding van het geluidproductieplafond voordoet, betekent nog niet dat de voorgeschreven rekenmethode niet geschikt is voor dit tracé en dat aan de uitkomsten van het akoestisch onderzoek moet worden getwijfeld. Niet valt daarom in te zien dat de minister, in afwijking van de in het RMG 2012 voorgestane systematiek, gehouden was toepassing te geven aan de door [appellant sub 36] gewenste andere nadere beoordeling van de akoestische situatie ter plaatse. De stelling dat niet kan worden uitgegaan van de berekende waarden, omdat deze niet altijd overeenkomen met nadien gemeten waarden, maakt dat niet anders. Daarbij is van belang dat het ten behoeve van een tracébesluit vaststellen van de geluidbelasting door middel van een meting niet mogelijk is, omdat de daarbij te betrekken toekomstige situatie uit de aard der zaak alleen kan worden beoordeeld aan de hand van een rekenmodel. De omstandigheid dat kosten zijn verbonden aan het controleren en reproduceren van het onderzoek, op grond waarvan [appellant sub 36] ervoor heeft gekozen daar niet toe over te gaan, betekent evenmin dat de minister zich niet op het akoestisch onderzoek heeft mogen baseren, temeer nu het geluidmodel ter beschikking is gesteld aan de door [appellant sub 36] ingeschakelde deskundige.

174.6. De conclusie is dat er geen aanleiding is om aan de juistheid van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek, dat is neergelegd in verschillende rapporten, te twijfelen.

Overigens volgt uit artikel 14 en artikel 15 van het tracébesluit dat overeenkomstig artikel 23 van de Tracéwet en hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer het eerste kalenderjaar na ingebruikname van het project geluidonderzoek zal worden uitgevoerd om de gevolgen van ingebruikname van de weg te onderzoeken en dat monitoring plaatsvindt in het kader van de naleving van geluidproductieplafonds. Verder is in artikel 11.20 van de Wet milieubeheer bepaald dat de beheerder zorg dient te dragen voor de naleving van de geluidproductieplafonds.

174.7. Het beroep is ongegrond.

174.8. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellant sub 37]

175. [appellant sub 37] heeft een agrarisch bedrijf aan de [locatie 12] in [plaats]. Als gevolg van het tracébesluit zal hij een deel van zijn landbouwgronden verliezen ten behoeve van de realisatie van een nieuwe watergang. Hiermee kan [appellant sub 37] zich niet verenigen.

Nieuw water bij de oprit naar het agrarisch bedrijf

176. In het ontwerp-tracébesluit was bij de oprit naar het agrarisch bedrijf van [appellant sub 37] een wijziging van de bestaande watergang voorzien waarvoor ongeveer 8 m² van de gronden van [appellant sub 37] benodigd was. [appellant sub 37] heeft hierover een zienswijze naar voren gebracht. Naar aanleiding van deze zienswijze heeft de minister te kennen gegeven dat het achteraf gezien niet noodzakelijk blijkt te zijn om dit deel van de gronden van [appellant sub 37] te verwerven en dat dit daarom op de detailkaarten bij het vastgestelde tracébesluit niet meer als "Nieuw water" dient te worden aangeduid. Op pagina 30 van bijlage 1 van de bij de toelichting op het tracébesluit gevoegde Nota van Wijziging en MER-validatie is de desbetreffende 8 m² daarom

donker blauw gearceerd, waarmee is aangeduid dat dit deel van het ruimtebeslag is vervallen in het vastgestelde tracébesluit. Anders dan de minister heeft beoogd, is deze wijziging echter niet doorgevoerd op detailkaart 9 bij het vastgestelde tracébesluit. Op deze detailkaart is het desbetreffende stuk grond bij de oprit van het agrarisch bedrijf van [appellant sub 37] overeenkomstig het ontwerp-tracébesluit nog steeds aangeduid als "Nieuw water". Omdat de minister op dit punt het tracébesluit niet heeft vastgesteld zoals hij heeft beoogd, moet worden geoordeeld dat het tracébesluit in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

Het betoog van [appellant sub 37] dat betrekking heeft op de 8 m2 nieuw water bij de oprit naar zijn agrarisch bedrijf, slaagt.

Nieuw water nabij de N214

177. In het vastgestelde tracébesluit is in afwijking van het ontwerp-tracébesluit ook een deel van de landbouwgronden van [appellant sub 37] grenzend aan de Provincialeweg N214 met een oppervlakte van ongeveer 400 m2 aangeduid als "Nieuw water". Volgens [appellant sub 37] is het onverklaarbaar waarom de minister ten behoeve van de realisatie van het tracébesluit dit deel van zijn gronden nodig heeft. Dit is in het kader van het ontwerp-tracébesluit nooit ter sprake geweest, aldus [appellant sub 37]. Hij stelt dat voor zover een noodzaak bestaat voor de realisatie van een nieuwe watergang met een oppervlakte van 400 m2, hiervoor geschiktere alternatieven voorhanden zijn. Hij verwijst hierbij naar gronden aan de andere zijde van de A27 die op detailkaart 9 bij het tracébesluit zijn aangeduid als "Inpassingsdoeleinden natuur".

177.1. De minister heeft in zijn verweerschrift en ter zitting toegelicht dat ter hoogte van de landbouwgronden van [appellant sub 37] de Provincialeweg N214 vanwege de verkeersveiligheid is aangepast. Zo is de invoegsituatie voor het verkeer ter plaatse gewijzigd waarbij de Provincialeweg iets is verbreed. Deze verbreding heeft tot gevolg dat de bestaande watergang die zich bevindt tussen het landbouwperceel van [appellant sub 37] en de N214 gedeeltelijk dient te worden opgeschoven richting het perceel van [appellant sub 37] om het bestaande watersysteem in stand te kunnen houden, aldus de minister.

177.2. [appellant sub 37] heeft in reactie hierop gesteld dat hij twijfelt aan de stelling van de minister dat vanwege aanpassingen aan de N214 een deel van zijn landbouwperceel voor een nieuwe watergang dient te worden benut. Ter onderbouwing heeft hij gesteld dat deze nieuwe watergang een "inham" in zijn landbouwperceel vormt. Indien de nieuwe watergang daadwerkelijk nodig is om het watersysteem ook na de aanpassingen aan de N214 in stand te kunnen houden, dan was deze nieuwe watergang verder richting de A27 gesitueerd en dus niet slechts als een "inham" in zijn perceel, aldus [appellant sub 37].

177.3. Op dit punt volgt de Afdeling [appellant sub 37] niet in zijn standpunt. Op detailkaart 9 bij het tracébesluit is te zien dat de nieuwe watergang die op het perceel van [appellant sub 37] is voorzien, aan beide zijden aansluit op de bestaande watergang die zich al bevindt tussen het perceel van [appellant sub 37] en de A27. Omdat deze bestaande watergang verder richting de A27 in de bestaande situatie al meer landinwaarts verschuift, is op dit deel na de aanpassingen aan de N214 een verdere verschuiving van de watergang richting het landbouwperceel van [appellant sub 37] niet noodzakelijk, zoals de minister ter zitting ook heeft toegelicht.

177.4. Evenmin volgt de Afdeling [appellant sub 37] in zijn standpunt dat de minister in plaats van zijn landbouwperceel ook gronden aan de andere zijde van de A27 had kunnen benutten voor de realisatie van het nieuwe water dat op zijn landbouwperceel is voorzien. Dit nieuwe water is, zoals de minister ter zitting heeft toegelicht, benodigd om de bestaande watergang bij de N214, die als gevolg van de aanpassingen aan de N214 gedeeltelijk dient te worden verschoven, in stand te houden. Dit betekent dat het nieuwe water niet aan de andere zijde van de A27, maar specifiek grenzend aan de gewijzigde N214 moet worden gerealiseerd, omdat ter plaatse na de wijzigingen aan de N214 het watersysteem en de verbinding tussen de sloten dient te worden

hersteld.

177.5. Gelet op het vorenstaande concludeert de Afdeling dat wat [appellant sub 37] heeft aangevoerd geen aanknopingspunten biedt om te twijfelen aan de noodzaak om een deel van zijn landbouwgronden grenzend aan de N214 te benutten voor een nieuwe watergang.

Gelet op de omstandigheid dat deze 400 m² geen substantieel deel uitmaakt van de totale oppervlakte aan landbouwgronden die [appellant sub 37] in gebruik heeft, ziet de Afdeling voorts geen aanleiding voor het oordeel dat de schade die [appellant sub 37] door het verlies van dit deel van zijn landbouwgronden zal lijden zo groot zal zijn dat moet worden geoordeeld dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Daarbij wijst de Afdeling erop dat [appellant sub 37] voor het nadeel dat hij lijdt op basis van volledige schadeloosstelling zal worden gecompenseerd. Bij de schadeloosstelling zal, zoals hiervoor onder 74.2 is overwogen, rekening worden gehouden met de effecten die het verlies van grond heeft op de bedrijfsvoering van [appellant sub 37], zoals met de mogelijke waardevermindering van het agrarisch bedrijf als gevolg van een vermindering van het bedrijfsareaal.

177.6. De betogen falen.

Conclusie

178. Zoals hiervoor onder 176 is overwogen, is het tracébesluit, voor zover op detailkaart 9 bij het tracébesluit een deel van de gronden van [appellant sub 37] bij de oprit naar zijn agrarisch bedrijf met een oppervlakte van ongeveer 8 m² is aangeduid als "Nieuw water", niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid. Het beroep van [appellant sub 37] is daarom gegrond. Het tracébesluit dient gelet op dit gegronde beroep te worden vernietigd, voor zover op detailkaart 9 bij het tracébesluit 8 m² van de gronden van [appellant sub 37] is aangeduid als "Nieuw water". Deze gronden zijn op de kaart die is opgenomen in bijlage 1 bij deze uitspraak aangeduid. Met deze vernietiging maakt dit deel van de gronden van [appellant sub 37] niet langer deel uit van het tracébesluit en kunnen deze gronden overeenkomstig de bedoeling van de minister en de wens van [appellant sub 37] bij de uitvoering van het tracébesluit niet voor de realisatie van nieuw water worden benut.

179. Omdat het beroep van [appellant sub 37] gegrond is, dient de minister ten aanzien van [appellant sub 37] tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld. Deze proceskosten zijn vermeld in de beslissing aan het einde van de uitspraak.

Het beroep van AC Finance C.V.

180. Het beroep van AC Finance C.V. heeft betrekking op de gronden aan de oostzijde van de A27 bij de aansluiting Noordeloos. Bij deze aansluiting bevindt zich onder meer een wegrestaurant. AC Finance C.V. is blijkens de door haar overgelegde notariële akte economisch eigenaresse van de gronden waar zich onder meer het wegrestaurant bevindt. In de notariële akte is vermeld dat AC Finance C.V. alle beheers- en beschikkingsdaden en andere handelingen met betrekking tot deze gronden verricht en dat alle lusten en lasten voor haar rekening zijn.

AC Finance C.V. vreest dat het tracébesluit tot gevolg heeft dat haar gronden vanaf de A27 verminderd zichtbaar en bereikbaar zullen zijn. Ook vreest zij dat de uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande en nieuwe bedrijven ter plaatse worden belemmerd als gevolg van het tracébesluit.

Nieuwe bomen aan de oostzijde van de aansluiting Noordeloos

181. Op detailkaart 9 bij het tracébesluit is aan de oostzijde van de A27 een deel van de gronden tussen de A27 en de op- en afrit bij de aansluiting Noordeloos aangeduid als

"Inpassingsdoeleinden natuur" met daarbij de nummers 19 en 21. Met deze nummers wordt een "Bomencompensatie ten behoeve van vleermuizen/vogels" aangeduid. Het maatregelvlak "Inpassingsdoeleinden natuur" betreft ter plaatse van nummer 19 een lijn waar een nieuwe bomenrij is voorzien. Ter plaatse van nummer 21 is een groter cluster aan nieuwe bomen voorzien.

182. AC Finance C.V. betoogt dat de nieuwe bomen die bij de aansluiting Noordeloos zijn voorzien het zicht op onder meer het wegrestaurant aanzienlijk belemmeren en mogelijk zelfs volledig wegnemen. De zichtbaarheid vanaf de snelweg is voor een wegrestaurant van cruciaal belang, aldus AC Finance C.V.

AC Finance C.V. twijfelt aan de noodzaak van de grote hoeveelheid nieuwe bomen die ter hoogte van haar gronden is voorzien. Zij verwijst hierbij naar de kaarten 10 en 11 van bijlage 12 bij het deelrapport Natuur, welk deelrapport als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit is gevoegd. Op kaart 11 is ter hoogte van de aansluiting Noordeloos nummer 60 toegekend. Ter plaatse bevindt zich volgens AC Finance C.V. uitsluitend een klein foerageergebied voor vleermuizen, welk gebied als gevolg van het tracébesluit niet wordt aangetast. Ten noorden van de aansluiting Noordeloos bevinden zich blijkens kaart 10 van het deelrapport Natuur ook uitsluitend enkele kleine foerageergebieden en een vliegroute met slechts een klein of matig belang voor vleermuizen, aldus AC Finance C.V. Ter plaatse zal volgens haar als gevolg van het tracébesluit slechts een gering aantal bomen worden gekapt. Gelet hierop is het onnodig om een groot aantal nieuwe bomen als compensatie ten behoeve van vleermuizen/vogels te realiseren bij de aansluiting Noordeloos, mede gelet op de grote negatieve effecten die deze bomen hebben op de zichtbaarheid van onder meer het ter plaatse aanwezige wegrestaurant, aldus AC Finance C.V.

182.1. Op kaart 11 van bijlage 12 bij het deelrapport Natuur is ter plaatse van de aansluiting Noordeloos nummer 60 toegekend. In paragraaf 12.6.4, onder nummer 6, van het deelrapport Natuur is vermeld dat de bomencompensatie ter plaatse is bedoeld voor het aanvullen van de groenstructuur in de omgeving ten behoeve van de vliegroutes voor vleermuizen. Ter nadere toelichting is vermeld dat op een groot aantal locaties, vooral rond de grotere verkeerskruisingen, het niet mogelijk is om nieuwe beplanting terug te brengen. Ondanks de afname van beplanting wordt op de meeste van deze locaties verwacht dat er voldoende beschutting overblijft om de vastgestelde gebruiksfuncties te behouden. Het is echter niet helemaal uit te sluiten dat het netwerk van vliegroutes en foerageergebieden plaatselijk toch verzwakt raakt, zo staat in het deelrapport Natuur. Om hiervoor te mitigeren is volgens het deelrapport Natuur ook verder buiten het tracé gezocht naar mogelijkheden om het netwerk van doorlopende opgaande groenstructuren te versterken. Met dit doel worden volgens het deelrapport Natuur op diverse locaties, waaronder locatie nummer 60 bij de aansluiting Noordeloos, bestaande bomenrijen aangevuld en worden nieuwe bomenrijen geplaatst om zo kansen te creëren voor nieuwe routes voor vleermuizen en bestaande routes te verbeteren, waarmee de functionaliteit van de vliegroutes wordt gewaarborgd.

Dit blijkt ook uit het verweerschrift, waarin de minister heeft vermeld dat de bomenrij bij de aansluiting Noordeloos in het tracébesluit is opgenomen om het netwerk van vliegroutes van vleermuizen langs en over de A27 te waarborgen. Als gevolg van de wijzigingen aan de A27 vindt door bomenkap namelijk een zodanige aantasting van vliegroutes plaats dat de functionaliteit van verblijfplaatsen volgens de minister niet gegarandeerd kan worden. Over de bomenrij bij de aansluiting Noordeloos heeft de minister daarbij nader toegelicht dat het gaat om het doortrekken van een bestaande en duidelijk gebruikte bomenrij ten noorden van de locatie. Deze bomenrij loopt globaal van het noordelijk gelegen tankstation tot aan de Zouweboezem en heeft een belangrijke functie als foerageergebied voor vleermuizen, zo staat in het verweerschrift. Omdat deze bestaande bomenrij verdwijnt door de verbreding van de A27 en de bomen worden gecompenseerd door jonge bomen die voorlopig nog niet volgroeid zijn, wordt de bomenrij doorgetrokken naar het zuiden en aangesloten op bestaande bomenrijen rond de aansluiting Noordeloos om zo de achteruitgang van beschikbaar foerageergebied te compenseren, zo staat in het verweerschrift. De bomenrij langs de op- en afrit vormt hiermee volgens de minister zowel

foerageergebied als een vliegroute tussen foerageergebieden om een robuust netwerk te creëren.

182.2. Wat betreft de bomenrij die op detailkaart 9 van het tracébesluit bij de aansluiting Noordeloos is voorzien ter plaatse van nummer 19, ziet de Afdeling gelet op vorenstaande in het aangevoerde geen aanknopingspunten om aan de noodzaak van deze bomenrij te twijfelen.

Ter onderbouwing wijst de Afdeling erop dat zich aan de noordzijde van de aansluiting Noordeloos op kaart 10 van bijlage 12 bij het deelrapport Natuur drie locaties bevinden, zijnde de locatienummers 52, 56 en 57, die voor vleermuizen voor vliegroutes en/of foerageergebied van belang zijn. Het belang van deze locaties varieert blijkens tabel 10.1 van het deelrapport Natuur van groot, tot matig en klein. In het deelrapport Natuur is vermeld dat locaties met een groot en matig belang deel uitmaken van een netwerk van vliegroutes, welk netwerk essentieel is voor de instandhouding van de verschillende vleermuissoorten in de omgeving.

Dat ter plaatse van de vleermuislocaties ten noorden van de aansluiting Noordeloos als gevolg van het tracébesluit een of meer bomen moeten worden gekapt, heeft AC Finance C.V. op zichzelf niet bestreden. Door het verdwijnen van een groenstructuur of delen van een groenstructuur kan de functionaliteit van de vliegroute blijkens het deelrapport Natuur verloren gaan of verzwakken. De keuze van de minister om gelet hierop bij de aansluiting Noordeloos een nieuwe bomenrij te realiseren, om zo niet alleen kansen te creëren voor nieuwe routes maar ook bestaande vliegroutes, onder meer ten noorden van de aansluiting Noordeloos, te versterken, acht de Afdeling niet onredelijk. Daarbij overweegt de Afdeling voorts dat de omstandigheid dat de rij uit meer bomen zal bestaan dan ten noorden van de aansluiting Noordeloos zal verdwijnen, niet onredelijk is in het licht van de omstandigheid dat de bomenrij volgens de minister een zekere lengte moet hebben om zijn routefunctie te kunnen vervullen. Daarbij mag de afstand tussen de bomen volgens de minister in beginsel niet groter zijn dan 7 m om ervoor te zorgen dat de bomen ook daadwerkelijk als vliegroute voor vleermuizen kunnen functioneren.

182.3. De Afdeling ziet verder geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister in het licht van de belangen van AC Finance C.V. bij een zoveel mogelijk onbelemmerd zicht op haar gronden, van de realisatie van de nieuwe bomenrij had moeten afzien. Daarbij wijst de Afdeling op de stelling van de minister in het verweerschrift en ter zitting dat de bomenrij transparant wordt uitgevoerd, dat wil zeggen met een grotere afstand tussen de bomen van maximaal 7 m, om zo de zichtbaarheid van de nabijgelegen bedrijven, zoals het wegrestaurant, vanaf de A27 zoveel mogelijk te behouden. Gelet hierop en op wat hiervoor over het behoud van de functionaliteit van de vleermuisvliegroutes is overwogen, heeft de minister naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid aan de belangen die met de realisatie van de bomenrij zijn gemoeid een zwaarder gewicht kunnen toekennen dan aan de bedrijfsbelangen van AC Finance C.V. Daarbij wijst de Afdeling erop dat indien AC Finance C.V. als gevolg van de nieuwe bomenrij schade lijdt of zal lijden, zij op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister kan indienen.

182.4. Wat betreft het cluster aan bomen dat is voorzien ter plaatse van nummer 21 op detailkaart 9 van het tracébesluit, komt de Afdeling echter tot een ander oordeel. Ter plaatse is een grotere groep aan nieuwe bomen voorzien, welke bomen, zo begrijpt de Afdeling, onder meer dienen als nieuw foerageergebied voor vleermuizen. Daarbij heeft de minister er in het verweerschrift en ter zitting op gewezen dat ten noorden van de aansluiting Noordeloos als gevolg van het tracébesluit foerageergebied voor vleermuizen zal worden aangetast. Daarvoor zullen volgens de minister bij de aansluiting Noordeloos meer nieuwe bomen worden teruggeplaatst, omdat nieuw geplaatste jonge bomen niet gelijk de volwaardige functie van foerageergebied kunnen vervullen. De Afdeling ziet gelet op de verwijzing van AC Finance C.V. naar de kleine omvang van de foerageergebieden ten noorden van de aansluiting Noordeloos, in de door de minister aangeleverde gegevens onvoldoende onderbouwing waarom het cluster aan bomen dat bij nummer 21 op detailkaart 9 van het tracébesluit is voorzien de aangegeven omvang dient te hebben, mede ook gelet op de in

de vorige overweging genoemde nieuwe bomerij die bij de aansluiting Noordeloos reeds is voorzien. Evenmin is inzichtelijk op welke wijze de belangen van AC Finance C.V. bij een zoveel mogelijk onbelemmerd zicht op onder meer het nabij de aansluiting Noordeloos gelegen wegrestaurant bij de keuze voor het cluster aan nieuwe bomen een rol hebben gespeeld in de belangenafweging. De noodzaak van de bomencompensatie en de door de minister gemaakte belangenafweging zijn in zoverre in strijd met artikel 3:46 van de Awb dan ook ontoereikend gemotiveerd.

Verlies van gronden

183. AC Finance C.V. betoogt tevens dat een deel van haar gronden verloren zal gaan als gevolg van de in het tracébesluit opgenomen verbreding van een sloot en berm langs de Zijlkade. De parkeerplaatsen en vlaggenmasten bij het wegrestaurant worden hierdoor geraakt, aldus AC Finance C.V. Te weinig parkeerruimte leidt volgens haar mogelijk tot onveilige situaties voor de omgeving. De minister dient voor dit probleem een concrete oplossing aan te dragen, aldus AC Finance C.V.

183.1. Ter zitting heeft AC Finance C.V. desgevraagd vermeld dat zij de noodzaak van de verbreding van de sloot en berm langs de Zijlkade op zichzelf niet bestrijdt. Ook heeft zij ter zitting te kennen gegeven dat het mogelijk is om het bedrijfsterrein waar het wegrestaurant is gevestigd anders in te richten, zodat de parkeerplaatsen en vlaggenmasten die als gevolg van het tracébesluit komen te vervallen elders op het terrein kunnen worden gerealiseerd. Gelet hierop concludeert de Afdeling dat de schade voor AC Finance C.V. als gevolg van de in het tracébesluit voorziene verbreding van de sloot en berm langs de Zijlkade niet zo groot is dat moet worden geoordeeld dat de minister het tracébesluit in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

Het betoog faalt.

Toekomstige uitbreiding

184. AC Finance C.V. betoogt voorts dat de in het tracébesluit voorziene verschuiving van de A27 richting haar percelen leidt tot belemmeringen bij eventuele toekomstige uitbreidingen van het ter plaatse gevestigde wegrestaurant en de mogelijke vestiging van een nieuw wegrestaurant.

184.1. Het is onvermijdelijk dat de verbreding van de A27 nadelige gevolgen kan hebben voor bedrijven die zich nabij het tracé bevinden. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat deze nadelige gevolgen voor AC Finance C.V. vanwege verminderde uitbreidingsmogelijkheden zodanig zijn, dat moet worden geoordeeld dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Daarbij wijst de Afdeling erop dat niet is gebleken dat het bestaande wegrestaurant ter plaatse van de gronden van AC Finance C.V. zijn bedrijfsvoering niet kan voortzetten. Verder overweegt de Afdeling dat wat betreft de plannen voor een eventuele vestiging van een nieuw wegrestaurant, ter zitting door AC Finance C.V. te kennen is gegeven dat deze plannen ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit nog niet bij de minister bekend waren. De Afdeling ziet gelet hierop geen reden dat de minister bij de vaststelling van het tracébesluit gehouden was met deze uitbreidingsplannen rekening te houden.

Het betoog faalt.

Bereikbaarheid tijdens uitvoering van het tracébesluit

185. AC Finance C.V. vreest tot slot dat tijdens de wegwerkzaamheden problemen zullen ontstaan met de bereikbaarheid van onder meer het op haar gronden gevestigde wegrestaurant. Zij wijst op de schade die eventuele problemen ten aanzien van de bereikbaarheid tot gevolg kunnen hebben voor de bedrijfsvoering van het wegrestaurant.

185.1. De gevolgen voor de bereikbaarheid die gepaard gaan met de werkzaamheden tijdens de verbreding van de A27 zijn een aspect van uitvoering. Deze gevolgen dienen te worden betrokken bij de belangenafweging omtrent de vaststelling van het tracébesluit, maar betreffen voor het overige de uitvoering. Uitvoeringsaspecten behoeven ook niet in het tracébesluit te worden vastgelegd.

185.2. De minister heeft in het verweerschrift vermeld dat tijdens de realisatie van het tracébesluit de bereikbaarheid van het wegrestaurant gegarandeerd blijft en dat wordt gestreefd naar zo min mogelijk verkeershinder als gevolg van de wegwerkzaamheden. Gelet op de toegezegde bereikbaarheid heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de uitvoering van het tracébesluit in zoverre niet leidt tot onaanvaardbare hinder. Daarbij wijst de Afdeling erop dat voor zover toch schade ontstaat als gevolg van de uitvoering van het tracébesluit, ingevolge artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister kan worden ingediend.

Het betoog faalt.

Bestuurlijke lus

186. Ingevolge artikel 8:51d van de Awb, voor zover hier van belang, kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.

187. De Afdeling ziet in het belang bij een spoedige beëindiging van het geschil naar aanleiding van het beroep van AC Finance C.V. aanleiding de minister met toepassing van artikel 8:51d van de Awb op te dragen het hiervoor onder 182.4 geconstateerde gebrek in het bestreden tracébesluit binnen de in de beslissing van deze uitspraak genoemde termijn te herstellen. De minister kan dit doen door alsnog deugdelijk te motiveren waarom het cluster aan bomen dat bij nummer 21 op detailkaart 9 van het tracébesluit bij de aansluiting Noordeloos is voorzien noodzakelijk is en op welke wijze bij de keuze voor dit cluster aan nieuwe bomen de belangen van AC Finance C.V. bij een zoveel mogelijk onbelemmerd zicht op onder meer het nabij de aansluiting Noordeloos gelegen wegrestaurant zijn meegewogen. De minister kan er ook voor kiezen het tracébesluit op dit punt gewijzigd vast te stellen.

188. In de einduitspraak zal ten aanzien van AC Finance C.V. worden beslist over de proceskosten en de vergoeding van het betaalde griffierecht.

Het beroep van [appellant sub 39]

189. [appellant sub 39] woont aan de [locatie 30] in [woonplaats]. In haar beroepschrift heeft zij onder meer gewezen op de effecten van het tracébesluit op de geluidbelasting bij haar woning en de effecten op het Natuurnetwerk Nederland. Ter zitting heeft zij gesteld dat deze beroepsgronden in de uitspraak geen bespreking meer behoeven en dus zijn ingetrokken. Ter zitting heeft [appellante sub 39] uitsluitend haar beroepsgrond over de verkeersveiligheid gehandhaafd. De Afdeling zal deze beroepsgrond inhoudelijk beoordelen.

Verkeersveiligheid

190. [appellante sub 39] betoogt dat bij de vaststelling van het tracébesluit onvoldoende rekening is gehouden met de verkeersveiligheid. Ter onderbouwing betoogt zij dat het bos dat zich op haar perceel bevindt bestaat uit oude populieren met een hoogte van ongeveer 35 m. De afstand tussen deze populieren en het gewijzigde tracé is volgens [appellante sub 39] minder dan 35 m. Gelet hierop vreest zij dat bij extreme weersomstandigheden bomen en takken van de bomen op de rijbaan kunnen vallen met verkeersonveilige situaties voor de weggebruikers tot gevolg.

190.1. Blijkens detailkaart 13 van het tracébesluit bevindt de gewijzigde afrit van de A27 bij de aansluiting Werkendam zich het dichtst bij het perceel van [appellante sub 39]. Tussen deze afrit en het perceel van [appellante sub 39] bevinden zich nog een berm, een onderhoudspad en een watergang, waardoor de afstand tussen rijbaan van de afrit en het perceel van [appellante sub 39] ongeveer 12 m bedraagt. Volgens de minister kan een dergelijke afstand als verkeersveilig worden beschouwd. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding de minister op dit punt niet in zijn standpunt te volgen. Het is aan [appellante sub 39] om de bomen op haar perceel zodanig te onderhouden dat een risico op het omvallen van bomen dan wel verlies van takken van de bomen wordt beperkt.

Het betoog faalt.

Conclusie

191. Het beroep van [appellant sub 39] is ongegrond.

192. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellant sub 40]

193. [appellant sub 40] woont aan de [locatie 31] in [woonplaats] aan de westzijde van de A27. Het beroep van [appellant sub 40] heeft betrekking op een tijdelijk werkterrein dat in het tracébesluit alsnog nabij haar woning is voorzien.

194. [appellant sub 40] vreest dat het tijdelijk werkterrein, dat volgens haar op slechts 15 m van haar woning is voorzien, leidt tot een aantasting van haar woon- en leefklimaat. Zo vreest zij geluid- en trillinghinder van de werkzaamheden en van aan- en afrijdend zwaar materieel. [appellant sub 40] betoogt dat geschiktere alternatieve locaties beschikbaar zijn voor de realisatie van het tijdelijk werkterrein. In de bijlage bij haar beroepschrift heeft zij ter onderbouwing twee alternatieve locaties aangeduid aan de andere zijde, zijnde de zuidzijde, van de Groeneweg. Ook heeft zij een locatie aangeduid aan de noordzijde van de Groeneweg, aan welke zijde zich ook haar woning bevindt, maar dan aan de andere kant van de A27.

194.1. Het tijdelijk werkterrein dat op detailkaart 10 van het tracébesluit is voorzien nabij de woning van [appellant sub 40], grenst aan het kunstwerk K-24. Dit kunstwerk is een viaduct in de Groeneweg dat als onderdeel van het tracébesluit zal worden vernieuwd. Om de werkzaamheden aan het kunstwerk te kunnen uitvoeren, is voorzien in een tijdelijk werkterrein. Dit tijdelijk werkterrein bevindt zich op detailkaart 10 van het tracébesluit aan de noordzijde van de Groeneweg, aan welke zijde zich ook de woning van [appellant sub 40] bevindt. Een verplaatsing van het tijdelijk werkterrein naar de zuidzijde van de Groeneweg, zoals [appellant sub 40] wenst, is volgens de minister niet mogelijk, omdat vanaf de zuidzijde het kunstwerk niet goed bereikbaar is vanwege onder meer een tussenliggende watergang. Daarnaast heeft de minister er in het verweerschrift en ter zitting op gewezen dat ter plaatse van het tijdelijk werkterrein ook een tijdelijke fietsbrug zal worden gerealiseerd die kan worden benut tijdens de realisatie van het tracébesluit. Deze tijdelijke fietsbrug kan vanwege de watergang evenmin eenvoudig aan de zuidzijde van de Groeneweg worden gerealiseerd, zo heeft de minister toegelicht.

194.2. [appellant sub 40] is ter zitting niet verschenen. Zij heeft evenmin voorafgaand aan de zitting schriftelijk gereageerd op de stelling van de minister in het verweerschrift dat een verplaatsing van het tijdelijk werkterrein naar de zuidzijde van de Groeneweg niet goed mogelijk is vanwege de aanwezigheid van een watergang ter plaatse. Dat deze watergang de bereikbaarheid van het viaduct en de realisatie van een tijdelijke fietsbrug bemoeilijkt, acht de Afdeling niet onaannemelijk. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding de keuze van de minister om het tijdelijk werkterrein niet te realiseren aan de zuidzijde van de Groeneweg,

onredelijk te achten.

194.3. Voor zover [appellant sub 40] voorts als alternatief heeft gewezen op een locatie voor het tijdelijk werkterrein aan de noordzijde van de Groeneweg, maar dan aan de andere zijde, zijnde de oostzijde van de A27, stelt de Afdeling vast dat zich op detailkaart 10 van het tracébesluit aan deze zijde van de A27 al een tijdelijk werkterrein bevindt. Op detailkaart 10 van het tracébesluit is aan zowel de oost- als de westzijde van de A27 bij de Groeneweg een tijdelijk werkterrein aangeduid, omdat volgens de minister het kunstwerk in de Groeneweg voor het uitvoeren van werkzaamheden zowel vanaf de oost- als de westzijde van de A27 bereikbaar dient te zijn. Daarnaast heeft de minister erop gewezen dat het tijdelijk werkterrein aan beide zijden van de A27 moet worden gesitueerd, omdat het anders niet mogelijk is om met de tijdelijke fietsbrug een verbinding te kunnen realiseren tussen de oost- en westzijde van de A27. Ook dit heeft [appellant sub 40] niet weersproken. De Afdeling ziet gelet hierop geen aanleiding om [appellant sub 40] te volgen in haar standpunt dat het tijdelijke werkterrein dat is voorzien ter hoogte van haar woning kan komen te vervallen en in plaats daarvan uitsluitend kan worden gesitueerd aan de andere zijde van de A27.

194.4. Verder is de Afdeling van oordeel dat de minister in redelijkheid een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die met de realisatie van het tracébesluit en daarmee met de realisatie van het tijdelijke werkterrein is gemoeid dan aan het belang van [appellant sub 40] om gevrijwaard te blijven van hinder als gevolg van het werkterrein dat nabij haar woning is gesitueerd. Daarbij wijst de Afdeling erop dat de minister in het verweerschrift en ter zitting heeft gesteld dat de benodigde bouwtijd voor het viaduct in de Groeneweg, gedurende welke tijd [appellant sub 40] enige overlast van het werkterrein zou kunnen ondervinden, naar verwachting beperkt zal blijven tot ongeveer negen maanden. Daarbij zal, zo heeft de minister ter zitting vermeld, aan de aannemer de opdracht worden gegeven de hinder voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. In dit verband is in paragraaf 10.1 van de toelichting op het tracébesluit vermeld dat ter beperking van de hinder zal worden getracht om de werkzaamheden zoveel mogelijk op en vanaf de autosnelwegen te laten plaatsvinden. Ook zal bij de keuze van de in te zetten techniek zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de invloed daarvan op het woon- en leefklimaat en zal bij de bouw en aanleg gebruik worden gemaakt van materieel dat voldoet aan de daaraan gestelde eisen in het kader van EU-richtlijnen, zo staat in de toelichting.

Gelet op de in deze overweging vermelde omstandigheden wat betreft de bouwtijd en de hinderbeperkende maatregelen die worden getroffen, heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de uitvoering van de werkzaamheden naar verwachting voor [appellant sub 40] niet zal leiden tot onaanvaardbare hinder. In dit verband wijst de Afdeling erop dat indien [appellant sub 40] schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tijdelijke werkterrein, zij hiervoor ingevolge artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister kan indienen.

194.5. De betogen falen.

Conclusie

195. Het beroep van [appellant sub 40] is ongegrond.

196. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellant sub 41]

197. [appellant sub 41] woont aan de [locatie 32] in [woonplaats]. Het tracébesluit voorziet in de aanleg van een nieuw fietspad op een deel van zijn perceel. Hiermee kan [appellant sub 41] zich niet verenigen. Ook vreest hij dat het tracébesluit leidt tot een toename van de verkeersintensiteit nabij zijn woning.

Fietspad

198. De woning van [appellant sub 41] bevindt zich aan de zuidzijde van de Provincialeweg N283 in een hoek bij de kruising tussen de Provincialeweg en de Keizer Napoleonweg. In de huidige situatie bevindt zich aan de noordzijde van de Provincialeweg een fietspad. Het tracébesluit voorziet in een verplaatsing van dit fietspad naar de zuidzijde van de Provincialeweg nabij de woning van [appellant sub 41]. Het nieuwe fietspad wordt met een bocht langs de woning van [appellant sub 41] verbonden met het bestaande fietspad op de Keizer Napoleonweg. Om deze bocht te kunnen realiseren zal een deel van de tuin van [appellant sub 41] verloren gaan.

- Alternatieve situering en vormgeving van het fietspad

199. [appellant sub 41] betoogt dat geen noodzaak bestaat voor de verplaatsing van het fietspad naar de zuidzijde van de Provincialeweg. Ter zitting heeft hij toegelicht dat volgens hem het fietspad aan de noordzijde van de Provincialeweg gesitueerd kan blijven, waarbij het fietsverkeer overeenkomstig de huidige situatie ter hoogte van zijn woning de Provincialeweg kan oversteken om bijvoorbeeld de Keizer Napoleonweg te bereiken. Hij stelt in dit verband dat maar een beperkt aantal fietsers van deze fietsverbinding gebruik maakt.

199.1. Ter zitting is gebleken dat het door [appellant sub 41] aangedragen alternatief, waarbij het fietspad aan de noordzijde van de Provincialeweg gesitueerd blijft, tot gevolg heeft dat het fietsverkeer van en naar Hank een aantal keer extra de Provincialeweg zal moeten oversteken in vergelijking met de nieuwe situatie waarbij het fietspad wordt verplaatst naar de zuidzijde van de Provincialeweg. De enkele omstandigheid dat het fietsverkeer volgens [appellant sub 41] in de huidige situatie ook al de Provincialeweg moet oversteken, betekent niet dat dit daarmee ook een verkeersveilige fietsverbinding is die geen aanpassing behoeft. Daarbij verwijst de Afdeling naar het verweerschrift, waarin de minister heeft vermeld dat door het fietspad naar de zuidzijde van de Provincialeweg te verplaatsen het fietsverkeer drie van de vier toe- en afritten naar de A27 niet hoeft te kruisen. De keuze van de minister om gelet hierop vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid het fietspad te situeren aan de zuidzijde van de Provincialeweg om zo potentieel onveilige conflictpunten in de fietsverbinding te voorkomen, acht de Afdeling niet onredelijk. Daarbij overweegt de Afdeling dat ter zitting is gebleken dat deze fietsverbinding onder meer wordt gebruikt door recreatief fietsverkeer. Ook voor recreatief fietsverkeer heeft de minister in redelijkheid de realisatie van een verkeersveilige fietsverbinding van belang kunnen achten.

Het betoog faalt.

200. [appellant sub 41] betoogt tevens dat een fietsverbinding aan de zuidzijde van de Provincialeweg ook mogelijk is door vanaf de nieuw aan te leggen rotonde in de Provincialeweg een fietsverbinding te realiseren naar de ten zuiden van zijn woning gelegen Jachtlaan. Het fietsverkeer kan dan vanaf de nieuwe rotonde via de Jachtlaan en de Keizer Napoleonweg weer de Provincialeweg bereiken. Dit heeft tot gevolg dat het nieuwe fietspad dat in het tracébesluit direct grenzend aan de zuidzijde van de Provincialeweg is voorzien, kan komen te vervallen en zijn tuin behouden kan blijven, aldus [appellant sub 41]. Een dergelijke alternatieve fietsroute via de bestaande Jachtlaan is volgens [appellant sub 41] verkeersveiliger, logischer en goedkoper in aanleg.

200.1. In het tracébesluit bevindt de fietsverbinding van en naar Hank zich parallel aan de Provincialeweg. Het door [appellant sub 41] voorgestelde alternatief heeft tot gevolg dat de fietsers van en naar Hank halverwege de Provincialeweg deze weg moeten verlaten om vervolgens via de Keizer Napoleonweg en de Jachtlaan verderop weer op de Provincialeweg te komen. Een dergelijke route waarbij fietsers van en naar Hank via de Jachtlaan moeten omrijden, vormt volgens de minister een onlogische fietsverbinding. Daarnaast heeft de minister erop gewezen dat met een fietspad parallel aan de Provincialeweg ook een oplossing wordt geboden

voor de ontsluiting van de woning aan de [locatie 33]. Dit nieuwe fietspad wordt, zoals is vermeld in tabel 3.1 van het tracébesluit, namelijk vormgegeven als een fietsstraat die ook geschikt is voor bestemmingsverkeer. De woning aan de [locatie 33] kan in de nieuwe situatie via deze fietsstraat worden ontsloten op de nabijgelegen nieuwe rotonde, in plaats van dat overeenkomstig de huidige situatie met de auto vanaf het erf bij de woning aan de [locatie 33] over het fietspad rechtstreeks het kruispunt op moet worden gereden.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister op de aangegeven gronden in redelijkheid kunnen kiezen voor de realisatie van een fietsverbinding parallel aan de zuidzijde van de Provincialeweg in plaats voor de door [appellant sub 41] voorgestelde alternatieve fietsroute via de Jachtlaan.

Het betoog faalt.

201. Voorts stelt [appellant sub 41] dat op het moment dat de keuze van de minister voor een fietsverbinding parallel aan de zuidzijde van de Provincialeweg toch aanvaardbaar wordt geacht, het fietspad dan in ieder geval met een beperkter ruimtebeslag had moeten worden vormgegeven om de tuin bij zijn woning zoveel mogelijk te behouden. Ter onderbouwing stelt [appellant sub 41] dat de bocht in het fietspad bij zijn woning te ruim is en ook haaks had kunnen worden ontworpen, waarmee een groter deel van zijn woonperceel behouden had kunnen blijven. Ook betoogt [appellant sub 41] dat de afstand tussen het fietspad en de Provincialeweg te ruim is. Een afstand van enkele meters met een tussenliggende groene buffer is volgens hem, mede gelet op het voorkomen van een aantasting van zijn woonperceel, uit een oogpunt van verkeersveiligheid voldoende.

201.1. De minister heeft in het verweerschrift erop gewezen dat het (brom)fietsverkeer in de bocht tussen de Keizer Napoleonweg en de Provincialeweg doorzicht dient te hebben om zo een frontale botsing tussen (brom)fietsers in tegengestelde richting te voorkomen. De Afdeling ziet geen aanleiding te twijfelen aan de stelling van de minister dat bij een haakse bocht, mede gelet op de aanwezige bebouwing in de bocht, voor elkaar tegemoetkomende (brom)fietsers onvoldoende overzicht zal bestaan.

Verder ziet de Afdeling niet in hoe de afstand tussen het fietspad en de Provincialeweg bij de woning van [appellant sub 41] verder zou kunnen worden verkleind om zo zijn woonperceel te behouden. Het fietspad grenst in de bocht namelijk al dicht aan het kruispunt waar het gemotoriseerd verkeer van de Keizer Napoleonweg de Provincialeweg opdraait.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister had kunnen en ook moeten voorzien in een andere vormgeving van het fietspad om zo een aantasting van het woonperceel van [appellant sub 41] te voorkomen.

Het betoog faalt.

- De gevolgen van het verlies van een deel van het woonperceel

202. [appellant sub 41] wijst erop dat als gevolg van het nieuwe fietspad een deel van zijn tuin verloren zal gaan. Op dit moment is zijn tuin ongeveer 60 m². Daarvan zal ongeveer 23 m² worden benut ten behoeve van de realisatie van het nieuwe fietspad, aldus [appellant sub 41]. De resterende oppervlakte voor zijn tuin is volgens hem dusdanig beperkt dat hij geen mogelijkheid heeft zijn tuin nog op aanvaardbare wijze te benutten. Daarnaast heeft een verschuiving van het fietspad richting zijn woning een aantasting van zijn privacy en een waardedaling van zijn woning tot gevolg, aldus [appellant sub 41].

202.1. Niet in geschil is dat [appellant sub 41] wordt geraakt door het tracébesluit, omdat hij een deel van zijn woonperceel zal moeten afstaan ten behoeve van de realisatie van het nieuwe

fietspad dat in het tracébesluit is voorzien. De Afdeling ziet echter geen aanleiding voor het oordeel dat de minister gelet hierop het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Daartoe wijst de Afdeling erop dat, zoals hiervoor onder 199.1 en 200.1 is overwogen, een verplaatsing van het fietspad van de noord- naar de zuidzijde van de Provincialeweg bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Aan deze belangen heeft de minister in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen dan aan de belangen van [appellant sub 41] om gevrijwaard te blijven van de verplaatsing van het fietspad richting zijn woning. De schade die [appellant sub 41] lijdt als gevolg van een verwerving van gronden die benodigd zijn voor de uitvoering van het tracébesluit, komt op grond van de onteigeningswet voor vergoeding in aanmerking. Uitgangspunt hierbij is een volledige schadeloosstelling. Voor eventuele resterende schade vanwege de realisering van het tracébesluit kan [appellant sub 41] op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen.

Het betoog faalt.

Verkeersintensiteit ter hoogte van de woning van [appellant sub 41]

203. [appellant sub 41] vreest voorts dat als gevolg van het tracébesluit de verkeersintensiteit op de Keizer Napoleonweg en de Provincialeweg (N283) nabij zijn woning zodanig zal toenemen dat dit voor hem leidt tot ernstige overlast. Hij betwijfelt of de minister bij de vaststelling van het tracébesluit hiernaar toereikend onderzoek heeft verricht.

203.1. Het tracébesluit voorziet in een wijziging van de afrit 21 bij Hank. De zuidelijke afrit van de aansluiting Hank wordt over ongeveer 1,5 km naar het noorden verplaatst. Deze wijziging heeft tot gevolg dat de Keizer Napoleonweg, die nu onderdeel uitmaakt van de afrit van de A27 naar Hank, in de situatie na uitvoering van het tracébesluit niet meer als afrit van de A27 fungeert. De minister stelt in het verweerschrift dat dit een aanzienlijke afname van de verkeersintensiteit op de Keizer Napoleonweg tot gevolg heeft, namelijk van 4.200 mvt/etmaal naar 700 mvt/etmaal. Dat sprake zal zijn van een aanzienlijke afname van het verkeer, wordt bevestigd in het deelrapport Verkeer, dat als bijlage 8 bij de toelichting op het tracébesluit is gevoegd. In hoofdstuk 5 van dit deelrapport is wat betreft de verkeersgegevens voor het onderliggend wegennet vermeld dat de verkeersintensiteit op de Kurenpolderweg in Hank, welke weg aansluit op de Keizer Napoleonweg, in de toekomstige situatie zal afnemen met 67%, omdat als gevolg van de verplaatsing van de zuidelijke afrit bij Hank aanzienlijk minder verkeer via de Kurenpolderweg en de Keizer Napoleonweg naar Hank rijdt. De Afdeling ziet geen aanleiding op dit punt aan de juistheid van het vermeldde in het deelrapport Verkeer te twijfelen. Deze verkeersafname is een logisch gevolg van de omstandigheid dat de Keizer Napoleonweg niet meer als afrit van de A27 fungeert.

203.2. Wat betreft de verkeersintensiteit op de Provincialeweg (N283) is in hoofdstuk 5 van het deelrapport Verkeer vermeld dat op deze weg in de toekomstige situatie sprake zal zijn van een verkeerstoename van 4%. De Afdeling ziet evenmin aanleiding om aan de juistheid van dit percentage te twijfelen. Het verkeer wordt als gevolg van de gewijzigde aansluiting bij Hank namelijk niet anders over de N283 geleid. Wel zal het blijken het deelrapport Verkeer op de wegen naar de A27 iets drukker worden, als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de capaciteitsuitbreiding van de A27. De Afdeling ziet geen aanleiding om te twijfelen aan de conclusie in het deelrapport Verkeer dat deze toename voor de N283 niet meer dan ongeveer 4% zal bedragen. Daarbij verwijst de Afdeling naar de toelichting van de minister ter zitting dat de N283 geen onderdeel uitmaakt van een grotere doorgaande route. Een toename van de verkeersintensiteit van 4% betekent blijken tabel 5.1 van het deelrapport Verkeer een toename van 300 mvt/etmaal. Dit zal volgens de minister neerkomen op ongeveer 30 auto's extra in de spits, wat ongeveer iedere twee minuten een extra auto betekent. De Afdeling ziet geen aanleiding te twijfelen aan de stelling van de minister dat deze beperkte toename, mede gelet op de aanzienlijke verkeersafname op de Keizer Napoleonweg, niet zal leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat ter hoogte van de woning van [appellant sub 41].

203.3. De door [appellant sub 41] aangedragen omstandigheid dat als gevolg van de gewijzigde aansluiting bij Hank het vrachtverkeer van en naar het nabij zijn woning gelegen wegrestaurant "Napoleon" een keer extra langs zijn woning zal rijden, vormt voor de Afdeling geen aanleiding voor een ander oordeel. De Afdeling ziet in het aangevoerde namelijk geen aanknopingspunten voor het oordeel dat dit extra vrachtverkeer afgezet tegen de hiervoor onder 203.1 vermelde totale verkeersafname op de Keizer Napoleonweg van 4.200 naar 700 mvt/etmaal, een verslechtering van het woon- en leefklimaat van [appellant sub 41] tot gevolg heeft. Daarbij overweegt de Afdeling voorts dat ook niet is gebleken dat het wegrestaurant "Napoleon" in het tracébesluit op een andere wijze zou kunnen worden ontsloten.

203.4. Voor zover [appellant sub 41] ter zitting tot slot heeft gewezen op toekomstige plannen voor de uitbreiding van een groot recreatiegebied in de omgeving van zijn woning, overweegt de Afdeling dat niet is gebleken dat deze plannen ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit al zodanig concreet waren dat de minister met de verkeerseffecten van deze uitbreidingsplannen in de verkeerscijfers rekening had kunnen en ook moeten houden.

203.5. De Afdeling concludeert gelet op het vorenstaande dat wat [appellant sub 41] heeft aangevoerd geen aanknopingspunten biedt om de stelling van de minister dat het tracébesluit, gelet op de aanzienlijke afname van verkeer op de Keizer Napoleonweg en de beperkte toename van verkeer op de Provincialeweg, niet zal leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat van [appellant sub 41], onredelijk te achten.

De betogen falen.

Conclusie

204. Het beroep van [appellant sub 41] is ongegrond.

205. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

De beroepen van [appellant sub 42], wonend aan de [locatie 34] te [woonplaats], en [appellant sub 43], wonend aan de [locatie 35]

206. [appellant sub 42], wonend aan de [locatie 34] in [woonplaats], en [appellant sub 43], wonend aan de [locatie 35] in [woonplaats], hebben ieder afzonderlijk beroep ingesteld tegen het tracébesluit. [appellant sub 42] exploiteert een agrarisch bedrijf met onder meer bomen- en vaste plantenteelt, vleesvee en akkerbouw. [appellant sub 43] heeft geen agrarisch bedrijf.

De gewijzigde situatie ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43]

207. Langs de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] loopt een weg, de Parallelweg. Deze Parallelweg bevindt zich volgens de minister in de huidige situatie op ongeveer 15 m van de erker aan de voorkant van de woning van [appellant sub 42] en op iets grotere afstand van de voorkant van de woning van [appellant sub 43]. Grenzend aan de Parallelweg bevindt zich een berm met een betonnen muur waarop zich een geluidscherm bevindt ter afscherming van het geluid van de A27.

208. Het tracébesluit voorziet voor het weggedeelte Werkendam - Hank in een uitbreiding van de capaciteit van de A27, namelijk van twee rijstroken met vluchtstrook naar twee rijkstroken met spitsstrook. Onder meer als gevolg van de geluidhinder van de spitsstrook, voorziet het tracébesluit in een nieuw geluidscherm ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43]. In tabel 7.2 van het tracébesluit is vermeld dat dit scherm aan de oostelijke rijbaan bij km 26,55 tot km 26,71, dit is ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43], een hoogte heeft van 5 m. In het verweerschrift staat dat het geluidscherm als gevolg van de nieuwe spitsstrook ongeveer 1,6 m wordt verplaatst richting de woningen van

[appellant sub 42] en [appellant sub 43]. Tussen het nieuwe geluidscherm en de Parallelweg komen een talud en een inspectiestrook om het geluidscherm te kunnen inspecteren en te onderhouden. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de Parallelweg opschuift richting de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43]. In het verweerschrift is vermeld dat de toekomstige afstand van de rand van de verharding van de Parallelweg tot de erker van het woonhuis van [appellant sub 42] ongeveer 10 m bedraagt in plaats van de huidige 15 m. Deze afstand is groter ter hoogte van de woning van [appellant sub 43].

209. [appellant sub 42] en [appellant sub 43] twijfelen aan de juistheid van de door de minister genoemde nieuwe afstanden. Zij vrezen dat de Parallelweg in de nieuwe situatie op kortere afstand van hun woningen kan worden gesitueerd. In dit verband verwijzen zij naar de in artikel 16, eerste en tweede lid, van het tracébesluit opgenomen uitmeet- en flexibiliteitsbepaling, waarmee volgens hen voor de minister de mogelijkheid bestaat om af te wijken van de begrenzingen die zijn opgenomen in het tracébesluit.

209.1. In artikel 16 van het tracébesluit is het volgende bepaald:

"1. Van de situering van het ontwerp en de maatregelen, zoals vastgesteld in de artikelen 1 (lid 1 tot en met 7), 2, 3, 6, 7 en 9 van dit Tracébesluit, kan met de volgende marges worden afgeweken: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden.

2. Bovenop de afwijkingen die volgens het eerste lid zijn toegestaan kan, indien dit vanwege een nadere technische uitwerking dan wel mogelijke innovatieve en/of kostenbesparende uitvoeringswijze gewenst is, met de volgende marges worden afgeweken: 1 meter omhoog en 2 meter naar weerszijden.

[...]."

209.2. De afwijkingsmogelijkheid die is neergelegd in artikel 16, eerste lid, van het tracébesluit geldt, gelet op de hiervoor weergegeven tekst van dit artikel, voor de situering van het ontwerp en de maatregelen die zijn vermeld in de artikelen 1, lid 1 tot en met 7, 2, 3, 6, 7 en 9 van het tracébesluit. Artikel 16, eerste lid, van het tracébesluit biedt dus geen mogelijkheid om af te wijken van artikel 1, lid 8, van het tracébesluit. In dit artikellid is bepaald dat de aanpassing en de daarbij behorende maatregelen aan onder meer het onderliggende wegennet plaatsvinden binnen het op de detailkaarten aangeduide maatregelvlak "Verkeersdoeleinden - zone wegverharding". Met dit maatregelvlak is op detailkaart 15 van het tracébesluit de nieuwe ligging van de Parallelweg aangeduid. Dit maatregelvlak bevindt zich op detailkaart 15 op ongeveer 10 m van de woning van [appellant sub 42]. Omdat artikel 16, eerste lid, van het tracébesluit niet de mogelijkheid biedt af te wijken van het vereiste in artikel 1, lid 8, van het tracébesluit, inhoudende dat de aanpassingen aan onder meer het onderliggende wegennet dienen plaats te vinden binnen het maatregelvlak "Verkeersdoeleinden - zone wegverharding", biedt artikel 16, eerste lid, van het tracébesluit geen mogelijkheid de afstand tussen de woning van [appellant sub 42] en de Parallelweg verder te verkleinen dan is aangeduid op detailkaart 15 van het tracébesluit. Daarmee biedt ook het tweede lid van artikel 16 geen afwijkingsmogelijkheid voor de situering van de Parallelweg, omdat dit artikellid gelet op de zinssnede "bovenop de afwijkingen die volgens het eerste lid zijn toegestaan", pas van toepassing is op het moment dat de afwijkingsmogelijkheid neergelegd in het eerste lid kan worden toegepast. De vrees van [appellant sub 42] dat artikel 16, eerste en tweede lid, van het tracébesluit de mogelijkheid biedt de Parallelweg op kortere afstand van zijn woning te situeren dan de in het verweerschrift vermelde 10 m, is dan ook ongegrond. Daarbij wijst de Afdeling er bovendien op dat de minister ook in zijn verweerschrift en ter zitting heeft benadrukt dat de afstand tussen het voorste punt van de woning van [appellant sub 42], zijnde de erker van de woning, en de Parallelweg in de situatie na uitvoering van het tracébesluit daadwerkelijk ongeveer 10 m zal bedragen. De Afdeling zal in het vervolg van deze uitspraak van deze afstand uitgaan.

210. Wat betreft de verschuiving van de Parallelweg verwijzen [appellant sub 42] en [appellant sub 43] tevens naar een e-mail van een medewerker van Rijkswaterstaat van 9 juli 2014. In deze e-mail is volgens hen toegezegd dat er nagenoeg voldoende ruimte lijkt te zijn om de spitsstroken in te passen en dat het geluidscherm en de onderliggende constructie naar verwachting op hun huidige plek kunnen blijven staan. Deze gewekte verwachtingen maken de in het tracébesluit opgenomen verschuiving van de Parallelweg richting hun woningen schrijnend en onhoudbaar, aldus [appellant sub 42] en [appellant sub 43].

210.1. De minister stelt in het verweerschrift dat de e-mail uit 2014 betrekking heeft op een eerdere projectfase, namelijk het voorkeursalternatief, op basis waarvan later bij het ontwerp-tracébesluit een nader gedetailleerd ontwerp is gemaakt. Het detailniveau van het voorkeursalternatief is niet vergelijkbaar met het detailniveau bij het ontwerp en het vastgestelde tracébesluit, aldus de minister. In de mail uit 2014 zijn volgens de minister dan ook de nodige voorbehouden gemaakt. Zo staat in de mail dat op basis van de huidige, globale inzichten er nagenoeg voldoende ruimte lijkt te zijn om de spitsstroken in te passen en dat de verwachting is dat het geluidscherm en de onderliggende constructie (de betonwand) kunnen blijven staan op de huidige plek. Daarbij is expliciet vermeld dat meer gedetailleerde informatie pas wordt verkregen in de volgende fase van het project, namelijk het ontwerp-tracébesluit in 2016. Naar het oordeel van de Afdeling kan uit deze e-mail gelet op de daarin gemaakte voorbehouden niet worden afgeleid hoe de minister het tracébesluit zou vaststellen, nog daargelaten de vraag of deze e-mail van een medewerker van Rijkswaterstaat ook aan de minister kan worden toegerekend. De stelling dat met de e-mail uit 2014 verwachtingen zouden zijn gewekt over de situering van onder meer de Parallelweg, deelt de Afdeling dan ook niet.

Het betoog faalt.

Effecten van de gewijzigde situatie op het woon- en leefklimaat van [appellant sub 42] en [appellant sub 43]

211. [appellant sub 42] en [appellant sub 43] vrezen dat de Parallelweg met daaraan grenzend het nieuwe geluidscherm en de verbrede A27 op dusdanige korte afstand van hun woning en bedrijf worden gesitueerd dat een onleefbare situatie ontstaat. In dit verband voeren zij het volgende aan.

- Geluid: rijksweg A27

212. [appellant sub 42] en [appellant sub 43] hebben in hun beroepschriften naar voren gebracht dat zij vrezen dat zij na uitvoering van het tracébesluit meer geluidsoverlast zullen ondervinden van het verkeer op de A27 als gevolg van de kortere afstand tussen hun woningen en de verbrede A27. Met name gelet op deze kortere afstand, hebben zij gesteld te twijfelen aan de juistheid van de stelling van de minister dat uit het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van het tracébesluit is verricht zou blijken dat sprake is van een afname van de geluidbelasting bij hun woningen.

213. In artikel 7 van het tracébesluit is naast het hiervoor onder 208 vermelde nieuwe geluidscherm dat ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] zal worden gerealiseerd, ook voorgeschreven dat tweelaags ZOAB wordt aangebracht op de oostelijke rijbaan van de A27 tussen km 21,64 en 34,10 en op de westelijke rijbaan tussen km 20,18 en km 34,10. Dit is ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43], welke woningen zich bevinden nabij km 26,6 en km 26,7. In bijlage A bij het deelrapport Specifiek is vermeld dat als gevolg van deze geluidbeperkende maatregelen, de geluidbelasting die bij de woning van [appellant sub 42] vanwege de A27 wordt ondervonden, zal worden verlaagd. Namelijk van 66 dB bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds naar 62 dB in de toekomstige situatie. Ter zitting heeft [appellant sub 44] na de weergave van deze onderzoeksresultaten gesteld dat de Afdeling in de uitspraak wat betreft zijn beroepsgronden over geluid, uitsluitend nog hoeft in te gaan op het

geluid van het onderliggende wegennet, namelijk het geluid van het verkeer op de Parallelweg. Deze betogen zal de Afdeling in het onderstaande onder 215 beoordelen.

214. Omdat [appellant sub 43] ter zitting niet is verschenen en zij haar beroepsgronden over het geluid vanwege het verkeer op de A27 niet heeft ingetrokken, zal de Afdeling wel ingaan op de geluidbelasting die bij haar woning vanwege het verkeer op de A27 wordt ondervonden.

214.1. In bijlage A bij het deelrapport Specifiek is vermeld dat de geluidbelasting vanwege de A27 bij de woning van [appellant sub 43] aan de [locatie 35] bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds 65 dB bedraagt. Voorts is vermeld dat deze geluidbelasting in de toekomstige situatie met het treffen van de hiervoor onder 213 vermelde geluidbeperkende maatregelen, zal worden verlaagd naar 61 dB. Het tracébesluit voldoet in zoverre aan artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer. Gelet hierop was de minister op grond van de Wet milieubeheer niet verplicht om meer geluidbeperkende maatregelen te treffen. Evenmin is de minister op grond van de Wet milieubeheer gehouden de door [appellant sub 43] genoemde gevelisolatie bij haar woning te realiseren. Artikel 11.38 van de Wet milieubeheer, dat betrekking heeft op het treffen van geluidwerende maatregelen bij een woning, is namelijk niet van toepassing indien wordt voldaan aan artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer. Ook betreft de woning van [appellant sub 43] blijkens bijlage A bij het deelrapport Specifiek geen saneringsobject als bedoeld in artikel 11.57 van de Wet milieubeheer, waardoor ook afdeling 11.3.6 van de Wet milieubeheer en de daarin opgenomen artikelen over de binnenwaarde in een woning wat betreft de woning van [appellant sub 43] niet van toepassing zijn.

214.2. Gelet op de omstandigheid dat het tracébesluit tot gevolg heeft dat de geluidbelasting vanwege de A27 op de gevel van de woning van [appellant sub 43] wordt verlaagd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister het tracébesluit in zoverre niet heeft kunnen vaststellen. De betogen van [appellant sub 43] over de geluidhinder vanwege de A27 slagen dan ook niet.

- Geluid: onderliggend wegennet

215. [appellant sub 42] en [appellant sub 43] vrezen voorts dat zij als gevolg van het tracébesluit meer geluidhinder zullen ondervinden van het verkeer op de Parallelweg langs hun woningen. De Parallelweg zal namelijk niet alleen op kortere afstand van hun woningen worden gesitueerd, maar ook zal na uitvoering van het tracébesluit meer verkeer over de Parallelweg rijden, aldus [appellant sub 42] en [appellant sub 43]. Ter onderbouwing verwijzen zij naar de verkeerscijfers in tabel 5.1 van het bij de toelichting op het tracébesluit gevoegde deelrapport Verkeer. In deze tabel is vermeld dat de verkeersintensiteit op de Kurenpolderweg in Hank zal afnemen met 1.800 mvt/etmaal en op de Jachtsloot in Hank zal toenemen met 1.400 mvt/etmaal. [appellant sub 42] en [appellant sub 43] vrezen dat het verschil tussen deze twee getallen van 400 mvt/etmaal sluipverkeer langs hun woningen betreft. Dat op de Parallelweg sprake zal zijn van een toename van sluipverkeer, wordt volgens hen ook bevestigd door de voormalige gemeente Werkendam.

Ter nadere onderbouwing van hun standpunt dat zij meer geluidhinder zullen ondervinden van het verkeer op de Parallelweg, wijzen [appellant sub 42] en [appellant sub 43] ook op het nieuwe geluidscherm dat in het tracébesluit langs de A27 ter hoogte van hun woningen is voorzien. Zij vrezen dat het geluid van het verkeer op de Parallelweg via het geluidscherm wordt teruggekaatst op de gevel van hun woningen.

[appellant sub 42] en [appellant sub 43] betogen dat gelet op het vorenstaande ten behoeve van het tracébesluit een nieuw geluidonderzoek dient te worden verricht, waarbij naast het geluid van de A27 ook rekening wordt gehouden met het geluid van het verkeer op de Parallelweg. Zij betogen in dit verband dat het wegdek van de Parallelweg ter hoogte van hun woningen bestaat uit gehorige klinkers en dat hun woningen nabij een kruispunt in de Parallelweg zijn gesitueerd,

waardoor zij ook geluidhinder ondervinden van optrekkend en afremmend verkeer op de Parallelweg.

215.1. In de huidige situatie heeft de A27, zo is vermeld in het deelrapport Verkeer, onvoldoende capaciteit om het verkeer vlot af te wikkelen. Dagelijks is sprake van congestie en komt het traject A27 Houten-Hooipolder verschillende keren voor in de file top 50-locaties. Dat dit in de huidige situatie leidt tot sluipverkeer op het onderliggende weggennet, zoals op de Parallelweg langs de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43], wordt bevestigd in de door hen overgelegde brief van de voormalige gemeente Werkendam. Dat ook in de toekomstige situatie na de verbreding van de A27 sprake zal zijn van sluipverkeer over de Parallelweg, zoals [appellant sub 42] en [appellant sub 43] vrezen, volgt echter niet uit deze brief. De brief heeft vooral betrekking op de huidige situatie en de situatie ten tijde van de wegwerkzaamheden bij de uitvoering van het tracébesluit, maar heeft geen betrekking op de fase na de realisatie van de in het tracébesluit voorziene capaciteitsverbreding van de A27. De vrees van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] voor meer sluipverkeer na de uitvoering van het tracébesluit wordt ook weersproken in het deelrapport Verkeer, waarin is vermeld dat de capaciteitsuitbreiding van de A27 er juist toe leidt dat de parallelle sluiproutes over het onderliggende weggennet minder druk bereiden zullen worden. Dit komt de Afdeling niet onaannemelijk voor. De capaciteitsuitbreiding van de A27 leidt er immers toe dat meer verkeer kan worden afgewikkeld op de A27, waardoor het verkeer minder zal uitwijken naar sluiprouters via het onderliggende weggennet.

215.2. De Afdeling ziet evenmin aanleiding [appellant sub 42] en [appellant sub 43] te volgen in hun vrees dat het verschil tussen de in het deelrapport Verkeer vermelde afname van de verkeersintensiteit op de Kurenpolderweg in Hank en de toename van de verkeersintensiteit op de Jachtsloot in Hank van 400 mvt/etmaal gebruik zal maken van de Parallelweg langs hun woning. Ter onderbouwing overweegt de Afdeling het volgende.

Het tracébesluit voorziet in een wijziging van de afrit 21 bij Hank. De zuidelijke afrit van de aansluiting Hank wordt over ongeveer 1,5 km naar het noorden verplaatst. Zoals hiervoor onder 203.1 is overwogen, heeft deze wijziging blijkens het deelrapport Verkeer tot gevolg dat het op de Kurenpolderweg en de aansluitende Keizer Napoleonweg, die in de situatie na uitvoering van het tracébesluit niet meer als afrit van de A27 fungeert, aanzienlijk rustiger wordt. In tabel 5.1 van het deelrapport Verkeer is vermeld dat de verkeersintensiteit op de Kurenpolderweg hierdoor afneemt met 1.800 mvt/etmaal. Op de Jachtsloot zal het volgens het deelrapport Verkeer daarentegen drukker worden, omdat het merendeel van het verkeer dat in de nieuwe situatie van de gewijzigde afrit bij Hank gebruik maakt, via de Jachtsloot Hank zal binnenrijden. In tabel 5.1 van het deelrapport Verkeer is vermeld dat de verkeersintensiteit op de Jachtsloot hierdoor zal toenemen met 1.400 mvt/etmaal. Een vergelijking van voornoemde verkeerscijfers leidt tot de conclusie dat in de situatie na uitvoering van het tracébesluit 400 mvt/etmaal minder door Hank zullen rijden. Voor de onderbouwing van dit verschil heeft de minister erop gewezen dat in tabel 5.1 van het tracébesluit bij de verkeersintensiteiten een vergelijking is gemaakt tussen de referentiesituatie, zijnde de verkeerssituatie in 2030 zonder uitvoering van het tracébesluit, en de plansituatie, zijnde de verkeerssituatie in 2030 met uitvoering van het tracébesluit. Uit de verkeersmodellen blijkt volgens de minister dat in 2030 zonder uitvoering van het tracébesluit de congestie op de A27 nog verder zal toenemen, waardoor meer sluipverkeer zal ontstaan in en om Hank. Op het moment dat het tracébesluit wordt uitgevoerd, zal de verkeersdoorstroming op de A27 verbeteren en zal daarmee het sluipverkeer in en om Hank afnemen. Dit is volgens de minister de reden dat in de verkeerscijfers die in tabel 5.1 van het deelrapport Verkeer zijn vermeld in de referentiesituatie sprake is van meer verkeer in en om Hank, namelijk meer sluipverkeer, dan in de plansituatie. Het voornoemde verschil van 400 mvt/etmaal is volgens de minister dus - kort gezegd - het verkeer dat in de referentiesituatie als gevolg van congestie op de A27 kiest voor een sluiproute in en om Hank en in de plansituatie als gevolg van de verbeterde doorstroming op de A27 de route op de A27 zal vervolgen. Deze verklaring van de minister komt de Afdeling niet onaannemelijk voor. De vrees van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] dat het verschil van 400 mvt/etmaal meer sluipverkeer langs hun woningen betreft, acht de Afdeling, gelet ook op de

omstandigheid dat als gevolg van de verbetering van de verkeersdoorstroming op de A27 het voor het verkeer aantrekkelijker zal zijn om de route op de A27 te vervolgen, niet aannemelijk. De vrees van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] dat als gevolg van het tracébesluit sprake zal zijn van meer op- en afremmend sluipverkeer nabij hun woningen, deelt de Afdeling dan ook niet.

215.3. Voorts ziet de Afdeling geen aanknopingspunten om [appellant sub 42] en [appellant sub 43] te volgen in hun vrees dat na de uitvoering van het tracébesluit de geluidbelasting bij hun woningen vanwege het verkeer op de Parallelweg zal toenemen als gevolg van weerkaatsing van dit geluid tegen het nieuwe geluidscherm langs de A27. Ter onderbouwing verwijst de Afdeling naar artikel 7, tweede lid, van het tracébesluit, waaruit volgt dat het nieuwe geluidscherm ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] aan de omgevingszijde absorberend zal worden uitgevoerd. Ook verwijst de Afdeling naar het verweerschrift, waarin de minister heeft gesteld dat wat betreft de weerkaatsing van het geluid ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] sprake zal zijn van een verbetering in vergelijking met de huidige situatie. Daarbij heeft de minister erop gewezen dat in de huidige situatie ter hoogte van deze woningen sprake is van een reflecterende betonnen keerwand tussen de Parallelweg en de A27. Bij de uitvoering van het tracébesluit zal deze keerwand blijkens het verweerschrift en tabel 13.1 van het tracébesluit worden vervangen door een begroeid talud, dan wel door damwand met gaas en klimop. De Afdeling ziet geen aanleiding te twijfelen aan de stelling van de minister dat dit in vergelijking met de huidige betonnen keerwand zal leiden tot een vermindering aan geluidreflecties.

215.4. Resteert de vraag wat de geluideffecten zijn van de verschuiving van de Parallelweg richting de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43]. Blijkens het verweerschrift heeft de minister deze effecten berekend, waarbij de minister vanwege het ontbreken van specifieke verkeerscijfers voor het gedeelte van de Parallelweg ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43], heeft gerekend met de verkeerscijfers die in het akoestisch onderzoek voor het onderliggende wegennet zijn vermeld voor de Parallelweg gelegen ten noorden van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43]. Dit betreffen de verkeerscijfers van het onderzoeksgebied Parallelweg dat zich bevindt tussen de Midgraaf en de N322. Door te rekenen met deze verkeerscijfers wordt wat betreft het verkeer ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] volgens de minister uitgegaan van een "worstcase-scenario", omdat op de Parallelweg tussen de Midgraaf en de N322 meer verkeer rijdt dan op de Parallelweg ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43]. Dit komt de Afdeling niet onaannemelijk voor. Daarbij verwijst de Afdeling naar de toelichting van de minister ter zitting dat op de Parallelweg tussen de Midgraaf en de N322 hoofdzakelijk verkeer rijdt dat vanaf de Midgraaf in noordelijke richting naar de N322 rijdt om de A27 te bereiken, welk verkeer niet langs de zuidelijker gelegen woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] rijdt.

Ook wanneer wordt gerekend met deze "worstcase-verkeerscijfers", zal volgens de minister het tracébesluit met de daarin opgenomen verschuiving van de Parallelweg richting de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] slechts een beperkte toename van de geluidbelasting op de gevel van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] tot gevolg hebben van minder dan 2 dB. Daarbij heeft de minister erop gewezen dat de Parallelweg ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] op dit moment uit gehorige klinkers bestaat. Deze klinkers zullen bij de uitvoering van het tracébesluit worden vervangen door dichtasfaltbeton, zo heeft de minister toegezegd, waarmee ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] in vergelijking met de bestaande klinkers minder geluidhinder wordt ondervonden van het verkeer op de Parallelweg.

[appellant sub 42] en [appellant sub 43] hebben geen omstandigheden aangedragen waarom ondanks dat al is gerekend met "worstcase-verkeerscijfers" en de klinkers ter hoogte van hun woningen zullen worden vervangen door dichtasfaltbeton, de geluidtoename als gevolg van de verschuiving van de Parallelweg richting hun woningen desalniettemin hoger zal zijn dan de

minister heeft berekend. De Afdeling ziet gelet hierop in het aangevoerde geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister het tracébesluit met het oog op de geluidhinder die [appellant sub 42] en [appellant sub 43] zullen ondervinden van het verkeer op het onderliggende wegennet niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

215.5. De betogen falen.

- Bezinning en uitzicht

216. [appellant sub 42] en [appellant sub 43] vrezen voorts dat het nieuwe geluidsschermband langs de A27, dat hoger is dan het huidige geluidsschermband, negatieve gevolgen heeft voor de lichtinval in hun woningen en het uitzicht vanuit hun woningen.

216.1. Zoals hiervoor onder 208 is overwogen, heeft het nieuwe geluidsschermband ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] een hoogte van 5 m. Het geluidsschermband wordt hiermee blijkens het verweerschrift 2 m hoger in vergelijking met de huidige situatie. Ook zal het geluidsschermband, zoals hiervoor onder 208 is overwogen, ongeveer 1,6 m opschuiven richting de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43]. De minister heeft de effecten hiervan op de bezinning bij de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] beoordeeld. Daarbij heeft de minister aangesloten bij de door TNO opgestelde normen voor bezinning. De lichte TNO-norm gaat uit van ten minste twee mogelijke bezinningsuren per dag gedurende acht maanden per jaar en de strengere TNO-norm van ten minste drie mogelijke bezinningsuren per dag gedurende tien maanden per jaar. Dat de minister voor de beoordeling van de effecten van het nieuwe geluidsschermband op de bezinning bij deze normen heeft kunnen aansluiten, hebben [appellant sub 42] en [appellant sub 43] niet bestreden. Evenmin hebben zij de stelling van de minister bestreden dat bij hun woningen ook in de nieuwe situatie zowel aan de lichte als aan de strenge TNO-norm zal worden voldaan. Gelet hierop en op de omstandigheid dat het geluidsschermband bij de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] een reductie bewerkstelligt van de huidige relatief hoge geluidbelasting die vanwege de A27 wordt ondervonden, heeft de minister naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de verbeterde geluidssituatie dan aan de verminderde lichtinval bij de woningen.

216.2. Wat betreft het uitzicht vanuit de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43], overweegt de Afdeling dat uit artikel 13, eerste lid, onder i, van het tracébesluit volgt dat het nieuwe geluidsschermband ter hoogte van deze woningen aan de omgevingszijde wordt voorzien van klimbeplanting. Daarnaast zal de betonnen keerwand die zich ter plaatse in de huidige situatie tussen de Parallelweg en de A27 bevindt, blijkens tabel 13.1 van het tracébesluit worden vervangen door een begroeid talud en waar dit niet past door een gewapend groen talud of door damwand voorzien van gaas met klimop. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister zich in redelijkheid op standpunt kunnen stellen dat gelet op deze landschappelijke inpassingsmaatregelen, afgezet tegen de huidige situatie waarbij sprake is van een niet in het landschap ingepast geluidsschermband met betonnen keerwand, ook in de situatie na uitvoering van het tracébesluit sprake is van een vanuit landschappelijk oogpunt aanvaardbare situatie ter hoogte van de woningen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43].

216.3. De betogen falen.

- Luchtkwaliteit

217. [appellant sub 42] en [appellant sub 43] vrezen verder dat het tracébesluit leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit bij hun woningen. Dit heeft volgens hen negatieve effecten op hun gezondheid. Zij wijzen daarbij op de volgens hen verwachte toename van de verkeersintensiteit op de Parallelweg.

217.1. De vrees van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] voor een verslechtering van de

luchtkwaliteit ter hoogte van hun woningen komt blijkens hun beroepschriften en het verhandelde ter zitting voort uit de vrees dat het tracébesluit een toename van de verkeersintensiteit op de Parallelweg ter hoogte van hun woningen tot gevolg heeft. Deze vrees voor een toename van de verkeersintensiteit deelt de Afdeling echter niet. Ter onderbouwing verwijst de Afdeling naar wat hiervoor onder 215.1 en 215.2 over de afname van sluipverkeer op de Parallelweg is overwogen.

217.2. Daarnaast wijst de Afdeling er ten overvloede op dat, zoals hiervoor onder 21.1 is overwogen, de minister bij de vaststelling van het tracébesluit toepassing heeft gegeven aan artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer, omdat het project "A27 Houten - Hooipolder" is opgenomen in het NSL. Zo is het project opgenomen in de 10e NSL Melding Infrastructuur en Waterstaat, versie 2018. Onderdeel van dit project, en daarmee ook van de 10e NSL Melding, zijn ook de wijzigingen die in het tracébesluit zijn voorzien aan de Parallelweg. Uit artikel 5.16, derde lid, van de Wet Milieubeheer volgt dat in het geval de effecten van het project zijn verdisconteerd in het NSL, in zoverre geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden voor een in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarde. De omstandigheid dat het voorziene tracé gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit kan dan ook, gelet op artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer, niet aan de vaststelling van het tracébesluit in de weg staan.

217.3. Het betoog faalt.

- Gebruik van de tuin van [appellant sub 43]

218. [appellant sub 43] betoogt verder dat zij op haar perceel een grote tuin heeft waar zij hobbymatig tuiniert. Zij stelt dat een deel van haar tuin als gevolg van de realisatie van het tracébesluit verloren zal gaan en zij haar hobby ongewenst zal moeten opgeven.

218.1. De Afdeling stelt vast dat een deel van de tuin van [appellant sub 43] als gevolg van de uitvoering van het tracébesluit verloren zal gaan, maar dat zij, gelet op de door haar overgelegde schets van de bij haar in eigendom zijnde kadastrale percelen, ruimte behoudt voor een tuin op haar perceel. Dat deze tuin mogelijk een beperktere omvang heeft dan in de huidige situatie, heeft de minister in redelijkheid van minder zwaarwegend belang kunnen achten dan de belangen die met de realisatie van het tracébesluit zijn gemoeid.

Het betoog faalt.

- Conclusie effecten op het woon- en leefklimaat van [appellant sub 42] en [appellant sub 43]

219. De Afdeling concludeert gelet op het vorenstaande dat wat [appellant sub 42] en [appellant sub 43] over de effecten van het tracébesluit op hun woon- en leefklimaat hebben aangevoerd niet slagen en dat de minister gelet hierop in redelijkheid een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die met de realisering van het tracébesluit zijn gemoeid dan aan de belangen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] bij het gevrijwaard blijven van eventuele negatieve gevolgen daarvan voor hun woon- en leefklimaat.

Effecten van het tracébesluit op de bedrijfsvoering van [appellant sub 42]

220. Zoals hiervoor onder 206 is overwogen, exploiteert [appellant sub 42] een agrarisch bedrijf met onder meer bomen- en vaste plantenteelt, vleesvee en akkerbouw. In het onderstaande zal de Afdeling zijn betogen beoordelen die betrekking hebben op de effecten van het tracébesluit op zijn bedrijfsvoering.

- Bereikbaarheid van het perceel voor landbouw- en vrachtverkeer

221. [appellant sub 42] vreest dat na de uitvoering van het tracébesluit zijn bedrijfsperceel niet

meer goed kan worden ontsloten. Hij voert ter onderbouwing aan dat het landbouw- en vrachtverkeer in de huidige situatie vanaf de Parallelweg achteruit zijn bedrijfsperceel op rijdt. [appellant sub 42] vreest dat als gevolg van de verschuiving van de Parallelweg richting zijn bedrijfsgebouwen voor het landbouw- en vrachtverkeer onvoldoende ruimte resteert om vanaf de Parallelweg zijn bedrijfsterrein op te kunnen draaien. Hij wijst er hierbij op dat hij een deel van het terrein gebruikt voor de opslag van bieten en uien. Deze opslag in combinatie met de beperktere ruimte tussen de verschoven Parallelweg en zijn bedrijfsgebouwen, heeft tot gevolg dat het landbouw- en vrachtverkeer niet meer goed zijn perceel op kan draaien, aldus [appellant sub 42].

221.1. Aan de vrees van [appellant sub 42] ligt blijkens zijn beroepschrift de veronderstelling ten grondslag dat de afstand tussen zijn woning en de verschoven Parallelweg 5 m zal bedragen. Zoals hiervoor onder 209.2 is overwogen, is deze afstand echter groter, namelijk ongeveer 10 m. De bedrijfsgebouwen op het terrein van [appellant sub 42] bevinden zich nog verder van de Parallelweg af, namelijk ruim 10 m achter de voorgevel van de woning van [appellant sub 42]. Dit betekent dat in de situatie na uitvoering van het tracébesluit tussen de bedrijfsgebouwen en de Parallelweg nog een voorterrein resteert met een diepte van ruim 20 m. Dit is volgens de minister toereikend om met een vrachtwagencombinatie, een vrachtwagen met een aanhanger en met een landbouwvoertuig met aanhanger een draaicirkel te kunnen maken om vanaf de Parallelweg het bedrijfsterrein op te kunnen draaien. Gelet op de diepte van het terrein dat zich voor de bedrijfsgebouwen van [appellant sub 42] bevindt, acht de Afdeling dit niet onaannemelijk. De minister heeft hierbij onderkend dat mogelijk enige aanpassingen aan het voorterrein van [appellant sub 42] noodzakelijk zijn, zoals een aanpassing van de buitenopslag op het terrein. Dit maakt naar het oordeel van de Afdeling echter niet dat het besluit van de minister tot vaststelling van het tracébesluit onredelijk moet worden geacht. Voor de schade die [appellant sub 42] als gevolg van deze aanpassingen lijdt, kan hij, voor zover hij hiervoor niet schadeloos is gesteld bij de verwerving van zijn gronden, ingevolge artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen.

Het betoog faalt.

- Inefficiënte bedrijfsvoering

222. [appellant sub 42] betoogt tevens dat de grens van het tracé enkele vreemde hoeken bevat. Hij heeft hierbij ter zitting gewezen op een nieuwe watergang die op zijn landbouwgronden is voorzien. Deze nieuwe watergang heeft volgens hem tot gevolg dat hij bij de bewerking van zijn landbouwgronden aan het einde van de watergang een bocht moet maken. [appellant sub 42] wenst graag zoveel mogelijk rechte lijnen te behouden, omdat dit efficiënter is bij de bewerking van zijn landbouwgronden.

222.1. De Afdeling stelt vast dat het hierbij gaat om een kleine bocht in het landbouwperceel van [appellant sub 42]. Dit zal enige wijziging in de bewerking van het landbouwperceel tot gevolg hebben. De gevolgen hiervan zijn naar het oordeel van de Afdeling echter niet zodanig dat moet worden geoordeeld dat de minister het tracébesluit op deze manier niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Daarbij wijst de Afdeling er ten overvloede op dat de minister ter zitting heeft vermeld dat bij de grondverwerving eventueel in overleg met [appellant sub 42] kan worden bezien of de vormgeving van de watergang iets kan worden aangepast om een meer rechte lijn in het landbouwperceel te behouden.

Het betoog faalt.

- Water

223. [appellant sub 42] vreest verder dat het tracébesluit vanwege een toename van verhard oppervlak en de daarmee volgens hem gepaard gaande afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem tot gevolg heeft dat zijn landbouwgrond regelmatig zal overstromen.

223.1. De minister stelt in het verweerschrift dat het tracébesluit ter hoogte van de bedrijfslocatie van [appellant sub 42] geen toename van verhard oppervlak tot gevolg heeft. Zo wordt de vluchtstrook op dit traject omgevormd tot spitsstrook, wat niet leidt tot extra verharding. Dit geldt volgens de minister ook voor de Parallelweg die uitsluitend wordt verschoven en in vergelijking met de huidige situatie iets minder breed wordt. Daarbij wijst de minister erop dat aan de noordzijde van het bedrijfsperceel van [appellant sub 42] de bestaande watergang wordt verlegd als gevolg van de verschuiving van de Parallelweg.

223.2. De Afdeling stelt vast dat het vorenstaande wordt bevestigd in het bij het tracébesluit gevoegde deelrapport Water, waarin op pagina 161 de veranderingen in het grondgebruik en de waterhuishoudkundige situatie bij de bedrijfslocatie van [appellant sub 42] zijn afgebeeld. De Afdeling ziet gelet hierop geen aanleiding [appellant sub 42] te volgen in zijn vrees dat het tracébesluit onaanvaardbare negatieve effecten heeft voor de waterhuishouding ter plaatse van zijn bedrijfslocatie.

In dit verband overweegt de Afdeling naar aanleiding van de door [appellant sub 42] geuite vrees over onjuist verval in de sloot, dat het aan de minister is om bij de uitvoering van het tracébesluit ervoor te zorgen dat de watergangen die als gevolg van het tracébesluit nieuw worden aangelegd of worden gewijzigd ook in de nieuwe situatie het water in de watergang kunnen afvoeren. Dit betreft een aspect van uitvoering van het tracébesluit dat in deze procedure verder niet aan de orde is.

Het betoog faalt.

- Kavelruil

224. [appellant sub 42] heeft wat betreft de effecten van het tracébesluit op zijn bedrijfsvoering verder de wens naar voren gebracht dat hij voor het verlies aan gronden vervangende grond krijgt aangeboden in de omgeving van zijn bedrijf in het kader van een zogenoemde kavelruil. Hij heeft daarbij naar voren gebracht dat het gelet op de grondprijzen lastig is om in de omgeving van zijn bedrijf zelf vervangende grond aan te kopen ter compensatie van de grond die hij als gevolg van de uitvoering van het tracébesluit verliest.

224.1. Voor de schade die [appellant sub 42] lijdt als gevolg van de verlies van gronden die benodigd zijn voor de uitvoering van het tracébesluit, zal hij op grond van de onteigeningswet schadeloos worden gesteld. In de procedure over de schadeloosstelling komen de gevolgen voor het agrarische bedrijf, waaronder de kosten om vervangende grond aan te kopen en de daarbij eventueel beschikbare mogelijkheden voor een kavelruil, aan de orde. Dit is echter niet aan de orde in de onderhavige procedure, waarin aan de hand van de beroepsgronden de rechtmatigheid van het tracébesluit wordt getoetst. Bij de beoordeling van de rechtmatigheid van het tracébesluit is de vraag aan de orde of de schade als gevolg van het tracébesluit voor [appellant sub 42] zodanig zal zijn dat moet worden geoordeeld dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Voor een dergelijk oordeel bestaat gelet op de omstandigheid dat [appellant sub 42] zijn bedrijfsvoering ook na de uitvoering van het tracébesluit kan voortzetten, geen aanleiding.

- Conclusie effecten op de bedrijfsvoering van [appellant sub 42]

225. De Afdeling concludeert gelet op het vorenstaande dat ook de betogen van [appellant sub 44] over de effecten van het tracébesluit op zijn agrarische bedrijfsvoering niet slagen en dat de minister gelet hierop in redelijkheid een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen de met de realisering van het tracébesluit zijn gemoeid dan aan de belangen van [appellant sub 44] om gevrijwaard te blijven van de gevolgen daarvan voor zijn bedrijfsvoering.

Overige betogen

- Trillinghinder tijdens de realisatie- en gebruiksfase

226. [appellant sub 42] en [appellant sub 43] vrezen verder dat zij gelet op de ligging van hun gebouwen in de directe nabijheid van de A27, zowel in de realisatie- als in de gebruiksfase trillinghinder zullen ondervinden van werkzaamheden aan de A27 en het verkeer op de A27.

226.1. Wat betreft de trillinghinder tijdens de gebruiksfase, stelt de minister in het verweerschrift dat de vrees van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] op dit punt ongegrond is. Trillingen ontstaan volgens de minister bij oneffenheden in het wegdek. Ter hoogte van de woningen en gebouwen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] zijn in de huidige en toekomstige situatie geen oneffenheden, bijvoorbeeld in de vorm van voegovergangen, aanwezig, aldus de minister. Daarnaast kunnen oneffenheden volgens de minister ontstaan door zettingsverschillen. De kans dat dit bij de A27 ter hoogte van de woningen en gebouwen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] gebeurt, is volgens de minister nihil, omdat de weg op een baan vast zand ligt. De deklaag is op deze locatie hoog, omdat de A27 ter plaatse op hoogte ligt, zo staat in het verweerschrift. De vlakheid neemt volgens de minister bovendien naar verwachting toe, omdat de constructie van de weg wordt vernieuwd. De minister concludeert dan ook dat hoewel de afstand van de A27 tot de woningen en gebouwen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] afneemt, gelet op de afstand tot de bebouwing, de bodemopbouw en het feit dat sprake is van een vlakke weg, geen sprake zal zijn van voelbare trillingen in de bebouwing als gevolg van de verkeerpassages op de snelweg. De Afdeling ziet geen aanknopingspunten om op dit punt het vermelde in het verweerschrift niet te volgen. Daarbij tekent de Afdeling aan dat [appellant sub 42] en [appellant sub 43] het vermelde in het verweerschrift niet hebben weersproken.

226.2. Wat betreft de trillinghinder tijdens de uitvoering van het tracébesluit, overweegt de Afdeling dat hinder ten gevolge van werkzaamheden in verband met de aanleg van het tracé een aspect is van uitvoering. De aannemer is bij de uitvoering gehouden aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Deze uitvoeringsaspecten hoeven niet in het tracébesluit te worden opgenomen, maar dienen wel in de belangenafweging te worden betrokken.

Blijkens de reactie op de zienswijze van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] zullen tijdens de bouw- en aanlegfase, onder meer door middel van nulmetingen en monitoring in de relevante invloedgebieden, maatregelen worden genomen om hinder voor omwonenden te beperken. [appellant sub 42] en [appellant sub 43] hebben geen omstandigheden aangedragen op grond waarvan moet worden geconcludeerd dat de minister zich desondanks niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat zich geen onaanvaardbare hinder van de uitvoeringswerkzaamheden zal voordoen en dat eventuele schade tot een minimum zal worden beperkt.

226.3. Wat [appellant sub 42] en [appellant sub 43] hebben aangevoerd over trillinghinder geeft gelet op het vorenstaande dan ook geen grond voor het oordeel dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Daarbij wijst de Afdeling erop dat, zoals hiervoor onder 221.1 ook is overwogen, [appellant sub 42] en [appellant sub 43] bij schade als gevolg van de uitvoering van het tracébesluit ingevolge artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister kunnen indienen. Daarbij tekent de Afdeling aan dat er, anders dan [appellant sub 42] en [appellant sub 43] stellen, voor de minister geen wettelijke verplichting bestaat om zelf actief op te treden in het vergoeden van deze schade indien door [appellant sub 42] en [appellant sub 43] geen verzoek om schadevergoeding is ingediend.

Het betoog faalt.

- Toekomstige plannen voor een verdere verbreding van de A27

227. [appellant sub 42] en [appellant sub 43] stellen tot slot dat bij de provincie Noord-Brabant wordt gedacht over een verdere verbreding van de A27 om de doorgang van het openbaar vervoer tijdens files te verbeteren. Dit zal een verder negatief effect hebben op hun woon- en bedrijfssituatie, aldus [appellant sub 42] en [appellant sub 43] en daarmee de noodzaak voor een verplaatsing van hun woningen en bedrijf verder doen toenemen.

227.1. Gelet op de omstandigheid dat het gaat om plannen die ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit nog niet concreet waren, wat [appellant sub 42] en [appellant sub 43] ook in hun beroepschrift onderkennen, ziet de Afdeling geen aanleiding dit te betrekken in de beoordeling van het tracébesluit dat in deze procedure voorligt.

Conclusie beroepen [appellant sub 42] en [appellant sub 43]

228. De beroepen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] zijn ongegrond.

229. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellant sub 44], wonend aan de [locatie 36] te [woonplaats]

230. [appellant sub 44], wonend aan de [locatie 36] in [woonplaats], heeft een akkerbouw- en volleggrondteeltbedrijf. Zijn bedrijf heeft een omvang van ongeveer 7 ha. Zijn beroepsgronden hebben betrekking op de gevolgen van het tracébesluit voor zijn woon- en leefklimaat en zijn bedrijfsvoering.

Effecten op het woon- en leefklimaat

- Geluid: rijksweg A27

231. [appellant sub 44] stelt dat de korte afstand van zijn woning tot de A27 tot gevolg heeft dat hij al in de huidige situatie geluidoverlast ondervindt van het verkeer op de A27. Dit is volgens hem met name het geval in de zomer wanneer hij op zijn terras zit of een raam van zijn woning heeft openstaan. [appellant sub 44] vreest dat de geluidoverlast zal toenemen als gevolg van de in het tracébesluit voorziene verbreding van de A27. Volgens [appellant sub 44] had het tracébesluit moeten voorzien in een verlenging van het bestaande geluidscherm bij zijn woning, zodat hij beter wordt beschermd tegen geluidoverlast afkomstig van het verkeer op de A27. In dit verband betoogt [appellant sub 44] dat in de beantwoording van zijn zienswijze ten onrechte wordt gesteld dat ter hoogte van zijn woning geluidreducerend asfalt wordt aangebracht. Volgens hem wordt dit asfalt aangebracht ter hoogte van Hank en niet ter hoogte van zijn woning in Nieuwendijk.

231.1. In bijlage A bij het deelrapport Specifiek, dat als bijlage bij de toelichting op het tracébesluit is gevoegd, is vermeld dat de geluidbelasting vanwege de A27 bij de woning van [appellant sub 44] aan de [locatie 36] bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds 62 dB bedraagt. Voorts is vermeld dat deze geluidbelasting in de toekomstige situatie met het treffen van de voorgeschreven geluidbeperkende maatregelen kan worden beperkt tot 61 dB. Dit betreft ter hoogte van de woning van [appellant sub 44] de realisatie van tweelaags ZOAB. Dit geluidreducerende asfalt wordt, zoals hiervoor onder 213 is vermeld, aangebracht op de oostelijke rijbaan van de A27 tussen km 21,64 en km 34,10 en op de westelijke rijbaan tussen km 20,18 en km 34,10. Dit is, anders dan [appellant sub 44] stelt, dus ook ter hoogte van zijn woning die zich aan de westzijde van de A27 bevindt nabij km 26,7.

Gelet op de verlaging van 62 naar 61 dB, voldoet het tracébesluit wat betreft de geluidbelasting die wordt ondervonden bij de woning van [appellant sub 44] aan artikel 11.30, tweede lid, van de

Wet milieubeheer. Gelet hierop was de minister op grond van de Wet milieubeheer niet verplicht om voor deze woning meer geluidbeperkende maatregelen te treffen, zoals het door [appellant sub 44] gewenste langere geluidscherm.

231.2. Voor zover [appellant sub 44] in zijn beroepschrift voorts wijst op gevelisolatie, verwijst de Afdeling naar vorenstaande overweging 214.1, waar de Afdeling heeft overwogen dat indien wordt voldaan aan artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer, artikel 11.38 van de Wet milieubeheer, dat betrekking heeft op het treffen van geluidwerende maatregelen bij een woning, niet van toepassing is. De woning van [appellant sub 44] is daarnaast geen saneringsobject als bedoeld in artikel 11.57 van de Wet milieubeheer, waardoor ook afdeling 11.3.6 van de Wet milieubeheer en de daarin opgenomen artikelen over de binnenwaarde in een woning wat betreft de woning van [appellant sub 44] niet van toepassing zijn.

231.3. Gelet op het vorenstaande concludeert de Afdeling dat de betogen van [appellant sub 44] over de geluidhinder van de A27 niet slagen.

- Geluid: onderliggend wegennet

232. [appellant sub 44] vreest voorts dat hij als gevolg van het tracébesluit meer geluidhinder ondervindt van het verkeer op de Rijksweg. Hij betoogt ter onderbouwing dat het tracébesluit zal leiden tot een toename van verkeer op het onderliggende wegennet, waaronder op de Rijksweg langs zijn woning. Zo vreest [appellant sub 44] een toename van sluipverkeer. Dit is volgens hem bevestigd door de voormalige gemeente Werkendam. Gelet hierop twijfelt [appellant sub 44] aan de juistheid van de verkeerscijfers die voor het onderliggende wegennet zijn vermeld in de rapporten die ten behoeve van het tracébesluit zijn opgesteld. Volgens hem had de minister voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit nader onderzoek moeten doen naar de geluidhinder die hij zal ondervinden van het extra verkeer dat het tracébesluit op de Rijksweg tot gevolg heeft.

232.1. De minister stelt in het verweerschrift dat hij de vrees van [appellant sub 44] voor een toename van sluiperverkeer op de Rijksweg langs zijn woning niet deelt. De verkeersberekeningen in dit project tonen aan dat de parallelle wegen langs de A27 over het algemeen rustiger worden, omdat de A27 zelf meer capaciteit biedt waardoor het sluipverkeer afneemt, zo stelt de minister. De minister verwijst in dit verband naar het bij de toelichting op het tracébesluit gevoegde deelrapport Verkeer, waarin op pagina 58 is ingegaan op de gewijzigde verkeerssituatie in de omgeving Hank - Nieuwendijk - Werkendam. Vermeld is dat in deze omgeving de effecten van het tracébesluit voor het onderliggende wegennet beperkt zijn. Deze effecten doen zich blijkens het deelrapport Verkeer onder meer voor bij de gewijzigde aansluiting Hank, maar niet op de Rijksweg ter hoogte van de woning van [appellant sub 44].

232.2. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanknopingspunten aan de stelling van de minister en het vermelde in het deelrapport Verkeer te twijfelen. Daarbij verwijst de Afdeling naar overweging 215.1, waar de Afdeling heeft overwogen dat de brief van de voormalige gemeente Werkendam, waarnaar ook [appellant sub 44] verwijst, vooral betrekking heeft op de huidige situatie en de situatie ten tijde van de wegwerkzaamheden bij de uitvoering van het tracébesluit, maar geen betrekking heeft op de fase na de realisatie van de in het tracébesluit voorziene capaciteitsverbreding van de A27. Daarbij heeft de Afdeling voorts overwogen dat de conclusie in het deelrapport Verkeer dat de capaciteitsuitbreiding op de A27 ertoe leidt dat de parallelle sluiproutes over het onderliggende wegennet minder druk bereden zullen worden, niet onaannemelijk is, aangezien de capaciteitsuitbreiding van de A27 tot gevolg heeft dat meer verkeer kan worden afgewikkeld op de A27, waardoor het verkeer minder zal uitwijken naar sluiproutes via het onderliggende wegennet.

232.3. De Afdeling concludeert gelet op het vorenstaande dat geen aanleiding bestaat [appellant sub 44] te volgen in zijn vrees dat hij als gevolg van het tracébesluit meer geluidhinder zal

ondervinden van het verkeer op de Rijksweg. Dit betoog slaagt dan ook niet.

- Luchtkwaliteit

233. [appellant sub 44] vreest verder dat het tracébesluit leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit bij zijn woning. Hij verwijst daarbij naar de volgens hem verwachte toename van de verkeersintensiteit op de Rijksweg.

233.1. Ook deze vrees acht de Afdeling gelet op de omstandigheid dat niet aannemelijk is dat het tracébesluit leidt tot meer verkeer op de Rijksweg ter hoogte van de woning van [appellant sub 44], ongegrond. Voor het overige verwijst de Afdeling naar overweging 217, waarin de Afdeling een vergelijkbaar betoog over luchtkwaliteit van [appellant sub 42] en [appellant sub 43], wonend aan de Schenkeldijk, heeft beoordeeld.

Effecten op de agrarische bedrijfsvoering

- Inefficiënte bedrijfsvoering

234. [appellant sub 44] wijst erop dat hij ten behoeve van de uitvoering van het tracébesluit een deel van zijn landbouwgrond dient af te staan. Op zijn grond wordt volgens hem een nieuw schouwpad aangelegd voor onderhoud aan een nieuwe watergang. Dit schouwpad bevat een keerlus, welke lus volgens [appellant sub 44] een belemmering vormt voor de bewerking van zijn landbouwperceel. Daarnaast wordt volgens [appellant sub 44] ten noorden van de lus een pechhaven gerealiseerd, welke pechhaven ook tot gevolg heeft dat een goed gebruik van zijn perceel voor de landbouw niet meer mogelijk is. Rechte lijnen zijn namelijk noodzakelijk voor een efficiënte agrarische bedrijfsvoering, aldus [appellant sub 44].

234.1. Als gevolg van de realisatie van een nieuwe watergang met bijbehorend schouwpad zal [appellant sub 44] een deel van zijn landbouwgrond verliezen ten behoeve van de realisatie van het tracébesluit. Het schouwpad bevat aan het einde een keerlus. De minister heeft in het verweerschrift toegelicht dat deze keerlus noodzakelijk is, omdat onderhoudsmachines zonder de keerlus aan het einde van het onderhoudspad niet kunnen keren en het gehele onderhoudspad achteruit terug moeten rijden. De noodzaak voor de realisatie van de keerlus komt de Afdeling gelet hierop niet onaannemelijk voor.

Ook zal een deel van de landbouwgronden van [appellant sub 44] worden benut voor de realisatie van een pechhaven. Deze pechhaven is vereist bij spitsstroken en kan gelet op de maximale afstand tussen twee pechhavens, volgens de minister niet op een andere locatie binnen het tracé worden gerealiseerd. Dit heeft [appellant sub 44] als zodanig niet bestreden.

234.2. Mogelijk zal [appellant sub 44] van de keerlus met pechhaven enig nadeel ondervinden bij de bewerking van zijn landbouwperceel. Dit nadeel is naar het oordeel van de Afdeling echter niet zo groot dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. De minister heeft gelet op wat hiervoor is vermeld over de noodzaak van de keerlus en de pechhaven, in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de belangen die met de realisering daarvan zijn gemoeid dan aan de belangen van [appellant sub 44] om gevrijwaard te blijven van de eventuele nadelige gevolgen daarvan voor zijn agrarische bedrijfsvoering. Hierbij wijst de Afdeling erop dat de minister bij de verwerving van de gronden ten behoeve van de realisatie van de keerlus en pechhaven, [appellant sub 44] op grond van de onteigeningswet schadeloos zal moeten stellen. Daarbij kan rekening worden gehouden met eventuele schade in de vorm van verminderde bewerkingsmogelijkheden van het agrarische perceel. Daarnaast kan [appellant sub 44] nog voor eventuele resterende schade ingevolge artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen.

Het betoog faalt.

- Water

235. [appellant sub 44] vreest tevens dat het tracébesluit vanwege een toename van verhard oppervlak en de daarmee volgens hem gepaard gaande afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem tot gevolg heeft dat zijn landbouwgrond regelmatig zal overstromen.

235.1. Zoals hiervoor onder 234.1 is overwogen, wordt op een deel van het landbouwperceel van [appellant sub 44] een nieuwe watergang gerealiseerd. Deze watergang wordt breder dan het deel van de bestaande watergang dat als gevolg van het tracébesluit wordt gedempt. De Afdeling verwijst hierbij naar pagina 161 en 162 van het bij de toelichting op het tracébesluit gevoegde deelrapport Water waarop het te dempen water en nieuw te realiseren water ter hoogte van het landbouwperceel van [appellant sub 44] zijn aangeduid. Ook voorziet het tracébesluit blijkens detailkaart 15 tussen de nieuwe watergang en gewijzigde A27 in een onverharde zone die is aangeduid als "Inpassingsdoeleinden landschap". De Afdeling volgt de minister in zijn stelling dat deze onverharde zone samen met de verbrede watergang zorgen voor een extra waterbuffer. De Afdeling ziet gelet hierop geen aanknopingspunten [appellant sub 44] te volgen in zijn niet nader geconcretiseerde vrees dat het tracébesluit onaanvaardbare negatieve effecten heeft voor de waterhuishouding ter plaatse van zijn landbouwperceel.

Het betoog faalt.

Overige betogen

236. De overige betogen van [appellant sub 44], zoals de betogen over een door hem gewenste kavelruil, de vrees voor trillinghinder en eventuele toekomstige plannen van de provincie Noord-Brabant voor een verdere verbreding van de A27, komen overeen met wat is aangevoerd in de beroepschriften van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] wonend aan de Schenkeldijk. De Afdeling heeft deze betogen al beoordeeld bij de beroepen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] en geoordeeld dat deze betogen niet slagen. De Afdeling verwijst naar bovenstaande overwegingen 224, 226 en 227 van deze uitspraak. De Afdeling ziet geen aanleiding om op deze punten ten aanzien van het beroep van [appellant sub 44], wonend aan de [locatie 36], tot een ander oordeel te komen.

Conclusie

237. Het beroep van [appellant sub 44], wonend aan de [locatie 36] te [woonplaats], is ongegrond.

238. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Het beroep van [appellante sub 45]

239. [appellante sub 45] exploiteert een akkerbouw- en vollegrondsteeltbedrijf aan de [locatie 37] in [plaats]. Haar beroep heeft betrekking op de effecten van het tracébesluit op het woon- en leefklimaat van haar vennoten en op haar bedrijfsvoering.

Effecten op het woon- en leefklimaat

- Geluid: rijksweg A27

240. [appellante sub 45] wijst erop dat in paragraaf 7.1 van het deelrapport specifiek dat bij de toelichting op het tracébesluit is gevoegd, is vermeld dat ook na de realisatie van bronmaatregelen in de vorm van tweelaags ZOAB ter hoogte van Hank sprake is van een aantal

overschrijdingen van de geluidproductieplafonds. Om te onderzoeken of deze overschrijdingen met afscherpende maatregelen in de vorm van geluidschermen ongedaan gemaakt kunnen worden, zijn in het deelrapport Specifiek onderzoeksgebieden opgenomen. Blijkens figuur 15 van het deelrapport Specifiek dat bij het vastgestelde tracébesluit is gevoegd, zijn haar woning en bedrijfsgebouwen buiten dit onderzoeksgebied gelaten, aldus [appellante sub 45]. Volgens [appellante sub 45] zijn haar gebouwen geluidgevoelige objecten en hadden ze daarom onderdeel moeten uitmaken van het onderzoek naar de benodigde afscherpende maatregelen. Dit klemt volgens haar te meer nu het tracébesluit voorziet in wijzigingen in de verkeerssituatie nabij haar woning en bedrijfsgebouwen.

[appellante sub 45] stelt voorts dat zij twijfels heeft bij de methode en uitvoering van de geluidmetingen die ten behoeve van het tracébesluit zijn verricht. Volgens haar is onvoldoende rekening gehouden met haar belangen en is daarom een nieuw akoestisch onderzoek vereist waarbij haar gebouwen worden meegenomen in het onderzoek naar de noodzakelijke afscherpende maatregelen.

240.1. [appellante sub 45] is gevestigd aan de [locatie 37] in [plaats]. Een van haar vennoten woont aan de [locatie 38] in woonplaats]. In bijlage A bij het deelrapport Specifiek is vermeld dat de geluidbelasting vanwege de A27 bij de [locatie 38] en [locatie 37] bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds 56 dB respectievelijk 53 dB bedraagt. Voorts is vermeld dat deze geluidbelasting in de toekomstige situatie met het treffen van de voorgeschreven geluidbeperkende maatregelen bij de [locatie 38] kan worden beperkt tot 55 dB en bij de [locatie 37] tot 52 dB. Deze geluidbeperkende maatregelen betreffen ter hoogte van de bedrijfslocatie van [appellante sub 45] de realisatie van tweelaags ZOAB. Dit geluidreducerende asfalt wordt, zoals hiervoor onder 213 is vermeld, aangebracht op de oostelijke rijbaan van de A27 tussen km 21,64 en km 34,10 en op de westelijke rijbaan tussen km 20,18 en km 34,10.

Omdat de toepassing van tweelaags ZOAB reeds tot gevolg heeft dat de geluidbelasting vanwege de A27 bij de [locatie 38] en 3 niet hoger is dan de geluidbelasting die ter plaatse vanwege de A27 wordt ondervonden bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds, was de minister op grond van de Wet milieubeheer in zoverre niet verplicht meer geluidbeperkende maatregelen te treffen. De stelling van [appellante sub 45] dat de locaties [locatie 38] en [locatie 37] hadden moeten worden meegenomen in het onderzoek naar afscherpende maatregelen in de vorm van geluidschermen, slaagt dan ook niet.

In dit verband overweegt de Afdeling voorts dat [appellante sub 45] uitsluitend heeft gesteld dat zij twijfelt aan de methode en uitvoering van het akoestisch onderzoek, maar dit verder niet nader heeft geconcretiseerd. De Afdeling ziet daarom geen aanleiding aan de juistheid van de voormelde geluidwaarden afkomstig uit het deelrapport Specifiek te twijfelen.

240.2. Gelet op het vorenstaande concludeert de Afdeling dat de betogen van [appellante sub 45] over de geluidhinder van de A27 niet slagen.

- Geluid: onderliggend wegennet

241. [appellante sub 45] vreest tevens dat het tracébesluit als gevolg van de wijzigingen bij de aansluiting Hank leidt tot een aanzienlijke toename van het verkeer op de Provincialeweg (N283) met een overbelaste verkeerssituatie op deze weg tot gevolg. Volgens [appellante sub 45] is aannemelijk dat dit zal leiden tot extra verkeershinder, waaronder sluipverkeer, er daarmee tot extra geluidhinder in de directe omgeving van haar bedrijf. In dit verband betoogt [appellante sub 45] dat uit tabel 2.1 die is weergegeven in de Nota van Antwoord niet duidelijk blijkt waar het verkeer vanuit Hank in de nieuwe situatie naartoe gaat. Zo is de afname van het verkeer op de Kurenpolderweg in Hank niet gelijk aan de toename van het verkeer op de Jachtsloot in Hank. Gelet hierop twijfelt [appellante sub 45] aan de juistheid van de vermelde verkeerscijfers voor het

onderliggende wegennet. De vrees voor een toename van sluipverkeer wordt volgens haar bevestigd door de voormalige gemeente Werkendam.

241.1. [locatie 37] in [plaats], waaraan [appellante sub 45] is gevestigd, wordt in zuidelijke richting ontsloten op de Provincialeweg (N283) nabij de afrit 21 Hank. Het tracébesluit voorziet in een wijziging van de afrit 21 bij Hank. De zuidelijke afrit van de aansluiting Hank wordt over ongeveer 1,5 km naar het noorden verplaatst. Zoals hiervoor onder 203.1 en 215.2 is overwogen heeft deze wijziging blijkens het deelrapport Verkeer tot gevolg dat het op de Kurenpolderweg en de aansluitende Keizer Napoleonweg, die in de situatie na realisatie van het tracébesluit niet meer als afrit van de A27 fungeert, aanzienlijk rustiger wordt. In tabel 5.1 van het deelrapport Verkeer is vermeld dat de verkeersintensiteit op de Kurenpolder afneemt met 1.800 mvt/etmaal. Op de Jachtsloot zal het volgens het deelrapport Verkeer juist drukker worden, omdat het merendeel van het verkeer dat in de nieuwe situatie van de gewijzigde afrit bij Hank gebruik maakt, via de Jachtsloot Hank zal binnenrijden. In tabel 5.1 van het deelrapport Verkeer is vermeld dat de verkeersintensiteit op de Jachtsloot hierdoor zal toenemen met 1.400 mvt/etmaal. De vrees van [appellante sub 45] dat het verschil tussen voormelde verkeerscijfers van 400 mvt/etmaal sluipverkeer betreft in de richting van haar bedrijfslocatie, deelt de Afdeling niet. De Afdeling verwijst ter onderbouwing naar voorgaande overweging 215.2 waar nader op dit verschil van 400 mvt/etmaal is ingegaan.

241.2. Evenmin deelt de Afdeling de vrees van [appellante sub 45] dat na de uitvoering van het tracébesluit sprake zal zijn van een overbelaste verkeerssituatie op de Provincialeweg (N283) bij Hank. Daarbij verwijst de Afdeling naar tabel 5.1 van het bij de toelichting op het tracébesluit gevoegde deelrapport Verkeer, waarin is vermeld dat de toename van de verkeersintensiteit op de Provincialeweg (N283) als gevolg van het tracébesluit is beperkt tot 4%. De toename is van 7.400 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 7.700 mvt/etmaal in de plansituatie. Zoals hiervoor onder 203.2 is overwogen, is deze toename beperkt tot 4%, omdat het verkeer als gevolg van de gewijzigde aansluiting bij Hank niet direct anders over de N283 wordt geleid. Wel zal het blijkens het deelrapport Verkeer op de wegen naar de A27 iets drukker worden, als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de capaciteitsuitbreiding van de A27. Zoals hiervoor onder 203.2 is overwogen, is deze verkeersaantrekkende werking voor de N283 beperkt tot 4%, omdat de N283 geen onderdeel uitmaakt van een grotere doorgaande route.

In dit verband overweegt de Afdeling voorts dat ook indien volgens [appellante sub 45] zou moeten worden uitgegaan van een hogere verkeerstoename op de Provincialeweg (N283), nog steeds geen aanleiding bestaat haar te volgen in de vrees dat dit zal leiden tot een overbelaste verkeerssituatie op de Provincialeweg. Daarbij wijst de Afdeling naar tabel 5.2 van het Deelrapport Verkeer, waarin is vermeld dat de Provincialeweg (N283) een gebiedsontsluitingsweg betreft met een gewenste maximale capaciteit van 20.000 mvt/etmaal. De in tabel 5.1 van het deelrapport Verkeer vermelde toekomstige verkeersintensiteit van 7.700 mvt/etmaal op de Provincialeweg blijft hier ruimschoots onder, ook indien zou worden uitgegaan van een hogere verkeerstoename dan 4%.

241.3. Verder overweegt de Afdeling dat ook de door [appellante sub 45] overgelegde brief van de voormalige gemeente Werkendam geen aanknopingspunten biedt haar te volgen in de vrees dat na de realisatie van het tracébesluit sprake zal zijn van meer sluipverkeer bij haar bedrijfslocatie. Zoals hiervoor onder 215.1 en 232.2 is overwogen, heeft deze brief vooral betrekking op de huidige situatie en de situatie ten tijde van de wegwerkzaamheden bij de uitvoering van het tracébesluit, maar niet op de fase na de realisatie van de in het tracébesluit voorziene capaciteitsverbreding van de A27.

241.4. Gelet op het vorenstaande concludeert de Afdeling dat wat [appellante sub 45] heeft aangevoerd geen aanknopingspunten biedt om haar te volgen in de vrees dat de gewijzigde afrit bij Hank leidt tot meer sluipverkeer en daarmee tot meer geluidhinder van dit sluipverkeer bij haar bedrijfslocatie. Dit betoog slaagt dan ook niet.

- Lichthinder

242. [appellante sub 45] vreest voorts dat op haar bedrijfslocatie lichthinder zal worden ondervonden van de auto's die rijden op de nieuwe op- en afrit bij Hank. Ter onderbouwing stelt zij dat de vorm van de op- en afrit ervoor zorgt dat de auto's een draai dienen te maken en daarbij met de koplampen direct op haar bedrijf schijnen. Volgens [appellante sub 45] hadden in het tracébesluit maatregelen moeten worden opgenomen om deze lichthinder te voorkomen dan wel te beperken.

242.1. De Afdeling stelt vast dat de afstand van de nieuwe op- en afrit bij Hank tot aan de bedrijfslocatie van [appellante sub 45] ongeveer 450 m bedraagt. De minister stelt dat gelet op deze afstand de eventuele lichthinder van het verkeer op de nieuwe op- en afrit voor [appellante sub 45] niet zodanig zal zijn dat maatregelen noodzakelijk zijn. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanknopingspunten om dit standpunt van de minister onredelijk te achten.

Het betoog faalt.

- Luchtkwaliteit

243. [appellante sub 45] vreest verder dat het tracébesluit leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit bij haar bedrijfslocatie. Zij verwijst hierbij naar de volgens haar verwachte toename van het sluipverkeer op het onderliggende wegennet nabij haar bedrijfslocatie.

243.1. Ook deze vrees acht de Afdeling gelet op de omstandigheid dat niet aannemelijk is dat het tracébesluit leidt tot meer sluipverkeer nabij de bedrijfslocatie van [appellante sub 45], ongegrond. Voor het overige verwijst de Afdeling naar overweging 217, waarin de Afdeling een vergelijkbaar betoog over luchtkwaliteit van [appellant sub 42] en [appellant sub 43], wonend aan de Schenkeldijk, heeft beoordeeld.

Het betoog faalt.

Effecten op de agrarische bedrijfsvoering

- Verlies van gronden

244. [appellante sub 45] stelt dat zij ongeveer 3,5 ha van haar landbouwgronden zal moeten afstaan ten behoeve van de realisatie van het tracébesluit. Volgens haar is het niet noodzakelijk om deze gronden volledig te verwerven. Zij betoogt ter onderbouwing dat haar gronden grotendeels worden aangewend voor de realisatie van een (parallel)weg met aan weerszijden een watergang en een groenstrook. Volgens [appellante sub 45] had kunnen worden volstaan met één watergang en daarmee ook met één groenstrook, waardoor een kleiner deel van haar gronden benodigd is voor het tracébesluit. In dit verband betoogt zij dat één van de twee watergangen kort ten noorden van haar perceel eindigt. Gelet hierop ziet [appellante sub 45] niet in wat de noodzaak is van deze tweede watergang.

244.1. De minister stelt in het verweerschrift dat de twee watergangen noodzakelijk zijn als waterbergingscompensatie voor de toename aan verharding die het tracébesluit bij de aansluiting Hank tot gevolg heeft. Met de watergangen wordt voorzien in een afwatering van de verbrede snelweg, de te verleggen parallelweg en de aangrenzende (landbouw)percelen, aldus de minister. Daarnaast dient de parallelweg te worden afgescheiden van de rijksweg. Een watergang heeft hiervoor volgens de minister vanuit landschappelijk oogpunt de voorkeur.

244.2. De Afdeling ziet in wat is aangevoerd geen aanleiding te twijfelen aan het standpunt van de minister dat de twee watergangen noodzakelijk zijn als waterbergingscompensatie voor de

toename aan verharding die het tracébesluit tot gevolg heeft. De Afdeling verwijst hierbij naar pagina 155 van het deelrapport Water waaruit blijkt dat het tracébesluit naast de verbreding van de A27 nabij de bedrijfslocatie van [appellante sub 45] ook leidt tot een toename aan verharding als gevolg van de gewijzigde verkeerssituatie bij de aansluiting Hank. Het aangevoerde biedt geen aanknopingspunten voor de conclusie dat deze toename aan verharding ook met uitsluitend één watergang ter hoogte van de bedrijfslocatie van [appellante sub 45] kan worden gecompenseerd. Het betoog van [appellante sub 45] over het ontbreken van een noodzaak voor de realisatie van twee watergangen ter hoogte van haar bedrijfslocatie slaagt daarom niet.

- Inefficiënte bedrijfsvoering

245. [appellante sub 45] betoogt tevens dat als gevolg van het verlies van een deel van haar landbouwgronden ten behoeve van het tracébesluit haar resterende landbouwgronden enkele vreemde hoeken en vrijwel geen rechte lijnen bevatten. Rechte lijnen zijn volgens [appellante sub 45] noodzakelijk voor een efficiënte agrarische bedrijfsvoering en voor de bereikbaarheid van haar landbouwgronden.

245.1. In het verweerschrift heeft de minister vermeld dat, omdat de nieuwe afrit bij Hank die ter hoogte van de bedrijfslocatie van [appellante sub 45] wordt gerealiseerd vanuit de ontwerprichtlijnen bepaalde bochtstralen moet hebben, het toepassen van alleen rechte lijnen niet mogelijk is. [appellante sub 45] heeft hierop voorafgaand aan de zitting niet gereageerd en is ook niet ter zitting verschenen. De Afdeling ziet gelet hierop in het aangevoerde geen aanknopingspunten om de minister niet te volgen in zijn stelling dat de nieuwe afrit niet met rechte lijnen kan worden ontworpen, zoals [appellante sub 45] wenst.

245.2. In dit verband overweegt de Afdeling voorts dat de minister bij de verwerving van de gronden ten behoeve van de realisatie van de nieuwe afrit bij Hank [appellante sub 45] op grond van de onteigeningswet schadeloos zal moeten stellen. Daarbij kan rekening worden gehouden met eventuele schade in de vorm van verminderde bewerkingsmogelijkheden van de agrarische gronden. Daarnaast kan [appellante sub 45] nog voor eventuele resterende schade ingevolge artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 17 van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen.

245.3. Het betoog faalt.

- Onkruid en wild

246. [appellante sub 45] wijst er verder op dat de gronden die zich bevinden tussen de A27 en de op- en afrit bij Hank aan de oostzijde van de A27, op detailkaart 16 van het tracébesluit zijn aangeduid als "Inpassingsdoeleinden natuur". [appellante sub 45] vreest dat ter plaatse onder meer als gevolg van achterstallig onderhoud van de groenvoorziening onkruidsoorten zullen groeien die schadelijk zijn voor haar bedrijfsvoering, zoals distels. Deze planten kunnen zich vervolgens verspreiden naar haar landbouwgronden, aldus [appellante sub 45]. Ook vreest [appellante sub 45] dat zich ter plaatse wilde diersoorten zullen vestigen die schade kunnen veroorzaken aan haar gronden en gewassen. Volgens [appellante sub 45] had met het oog op haar bedrijfsbelangen ter plaatse gekozen moeten worden voor een waterpartij.

246.1. De aansluiting aan de oostzijde van de A27 bij Hank heeft de vorm van halve klaverbladaansluiting. Op detailkaart 16 bij het tracébesluit zijn de gronden ter plaatse van dit halve klaverblad tussen de A27 en de nieuwe op- en afrit aan de oostzijde bij Hank aangeduid als "Inpassingsdoeleinden natuur". Ter plaatse is blijkens detailkaart 16 in bomencompensatie voorzien ten behoeve van vlermuizen/vogels. In de reactie op de zienswijze van [appellante sub 45] is vermeld dat deze bomen nodig zijn om de als gevolg van het tracébesluit aangetaste vlermuivliegroutes te herstellen. Dat in de omgeving van de gewijzigde aansluiting bij Hank vlermuivliegroutes voorkomen die worden gekwalificeerd als van groot belang, blijkt uit tabel

4.18 van het deelrapport Natuur. Daarnaast maken de bomen onderdeel uit van de benodigde compensatie van de bomen die als gevolg van het tracébesluit worden gekapt. De Afdeling verwijst hierbij naar artikel 12 van het tracébesluit.

[appellante sub 45] heeft de voormelde noodzaak van de realisatie van bomen ter plaatse van het halve klaverblad tussen de A27 en de nieuwe op- en afrit bij Hank niet bestreden. Gelet op deze niet bestreden noodzaak van de realisatie van de nieuwe bomen, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de realisatie van een waterpartij in plaats van bomen, zoals [appellante sub 45] stelt, ter plaatse een in aanmerking te nemen alternatief vormt. De Afdeling ziet voorts geen grond voor het oordeel dat de eventuele effecten van de groei van onkruid op de gronden tussen de bomen zodanig nadelig zijn voor de bedrijfsvoering van [appellante sub 45], dat de minister hieraan bij de vaststelling van het tracébesluit een groter gewicht had moeten toekennen dan aan de belangen die met de bomencompensatie ter plaatse van het halve klaverblad zijn gemoed.

246.2. Wat betreft de vrees van [appellante sub 45] voor wild, heeft de minister in het verweerschrift gesteld dat het gebied gelegen binnen de afslag dusdanig geïsoleerd ligt tussen wegen, dat niet aannemelijk is dat wild zich hier zal gaan vestigen. Daarbij heeft de minister tevens gewezen op de korte afstand tussen dit gebied en de rijksweg A27, waardoor er sprake is van een grote mate van verstoring van wegverkeer op wild. Ook is het gebied binnen de afslag volgens de minister te open voor de vestiging van bijvoorbeeld een ree.

[appellante sub 45] heeft geen omstandigheden aangedragen op grond waarvan de Afdeling aanleiding ziet aan de stellingen van de minister te twijfelen. Gelet hierop volgt de Afdeling [appellante sub 45] niet in haar betoog dat de minister bij de vaststelling van het tracébesluit onvoldoende rekening heeft gehouden met de mogelijk negatieve gevolgen van wild voor haar gewassen.

246.3. De betogen falen.

- Water

247. [appellante sub 45] vreest voorts dat het tracébesluit vanwege een toename van verhard oppervlak en de daarmee volgens haar gepaard gaande afname van het waterbergend vermogen van het watersysteem, tot gevolg heeft dat haar landbouwgronden regelmatig zullen overstromen.

247.1. In het vorenstaande is onder 244.1 en 244.2 onderkend dat het tracébesluit als gevolg van de gewijzigde verkeerssituatie bij de aansluiting Hank leidt tot een toename aan verhard oppervlak nabij de landbouwgronden van [appellante sub 45]. De Afdeling ziet echter geen aanknopingspunten [appellante sub 45] te volgen in haar vrees dat deze toename aan verharding tot gevolg heeft dat haar landbouwgronden regelmatig zullen overstromen. Ter onderbouwing wijst de Afdeling erop dat het tracébesluit bij de landbouwgronden voorziet in de realisatie van twee nieuwe watergangen. Volgens de minister is dit voldoende om het hemelwater afkomstig van de extra verharding op te vangen. De Afdeling verwijst hierbij naar het verweerschrift, waarin de minister heeft toegelicht dat de realisatie van twee watergangen de mogelijkheid biedt om het wegwater in een andere watergang op te vangen dan het water van de landbouwpercelen. De watergang die zorgt voor de ontwatering van de landbouwpercelen van [appellante sub 45] is, zoals ook blijkt uit pagina 155 van het deelrapport Water, in oostelijke richting opgeschoven. De nieuwe watergang zorgt volgens de minister voor ontwatering van de landbouwpercelen gelijk aan de huidige situatie. Het water van de extra verharding wordt opgevangen in een andere watergang en kan daarnaast gedeeltelijk infiltreren in de berm die bij de nieuwe op- en afrit bij Hank worden gerealiseerd, aldus de minister.

De Afdeling ziet gelet op het vorenstaande geen aanknopingspunten [appellante sub 45] te

volgen in haar verder niet nader geconcretiseerde vrees dat het tracébesluit onaanvaardbare negatieve effecten heeft voor de waterhuishouding ter plaatse van haar landbouwgronden.

Het betoog faalt.

Overige betogen

248. De overige betogen van [appellante sub 45], zoals de betogen over een door haar gewenste kavelruil en de eventueel toekomstige plannen van de provincie Noord-Brabant voor een verdere verbreding van de A27, komen overeen met wat is aangevoerd in de beroepschriften van onder meer [appellant sub 42] en [appellant sub 43] wonend aan de Schenkeldijk. De Afdeling heeft deze betogen al beoordeeld bij de beroepen van [appellant sub 42] en [appellant sub 43] en geoordeeld dat deze betogen niet slagen. De Afdeling verwijst naar bovenstaande overwegingen 224 en 227 van deze uitspraak. De Afdeling ziet geen aanleiding om op deze punten ten aanzien van het beroep van [appellante sub 45] tot een ander oordeel te komen.

Conclusie

249. Het beroep van [appellante sub 45] is ongegrond.

250. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Eindoverweging bestuurlijke lus

251. De Afdeling heeft in het belang bij een spoedige beëindiging van het geschil naar aanleiding van het beroep van AC Finance C.V. aanleiding gezien tot toepassing van een bestuurlijke lus. De Afdeling verwijst op dit punt naar wat hiervoor onder 187 is overwogen.

Bij het nemen van een nieuw besluit hoeft geen toepassing te worden gegeven aan afdeling 3.4 van de Awb. Een nieuw besluit dient op de wettelijk voorgeschreven wijze te worden bekendgemaakt en medegedeeld.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart de volgende beroepen niet-ontvankelijk:

a. [appellant sub 1];

b. [appellant sub 2];

c. [appellant sub 19A] en [appellant sub 19B], voor zover ingesteld door [appellant sub 19A];

d. Platform Raamsdonk, [appellant sub 20A], [appellant sub 20B], [appellant sub 20C] en [appellant sub 20D], voor zover ingesteld door Platform Raamsdonk;

e. Stichting Thuisvester en Stichting de Riethorst Stroomland, voor zover het de beroepsgronden betreft die geen betrekking hebben op de effecten van het nieuwe geluidsschermbord dat ter hoogte van het woon-zorgcomplex De Kloosterhoeve is voorzien;

f. [appellant sub 3A] en [appellante sub 3B];

II. verklaart de overige beroepen, met uitzondering van de beroepen van [appellant sub 37] en AC Finance C.V., voor zover ontvankelijk, ongegrond;

III. verklaart het beroep van [appellant sub 37] gericht tegen het besluit van de minister van 20 december 2018 tot vaststelling van het tracébesluit "A27 Houten-Hoopolder, gegrond;

IV. vernietigt het besluit van de minister van 20 december 2018 tot vaststelling van het tracébesluit "A27 Houten-Hoopolder", voor zover op detailkaart 9 een deel van de gronden van [appellant sub 37], zoals aangegeven op de in bijlage I bij deze uitspraak behorende kaart nr. 1, is aangeduid als "Nieuw water";

V. draagt de minister van Infrastructuur en Waterstaat naar aanleiding van het beroep van AC Finance C.V. op om:

a. binnen 20 weken na de verzending van deze uitspraak onderscheidenlijk tussenuitspraak met inachtneming van wat daarin is overwogen het onder 187 genoemde gebrek in het op 20 december 2018 vastgestelde tracébesluit "A27 Houten-Hoopolder" te herstellen, en

b. de Afdeling en AC Finance C.V. de uitkomsten mede te delen en het eventueel nieuwe besluit zo spoedig mogelijk op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen;

VI. veroordeelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat tot vergoeding van bij [appellant sub 37] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.250,00 (zegge: twaalfhonderdvijftig euro), waarvan € 1.050,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

VII. gelast dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan [appellant sub 37] het door hem voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 174,00 (zegge: honderdvierenzeventig euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. R. Uylenburg, voorzitter, en mr. E.A. Minderhoud en mr. A. ten Veen, leden, in tegenwoordigheid van mr. M. Duursma, griffier.

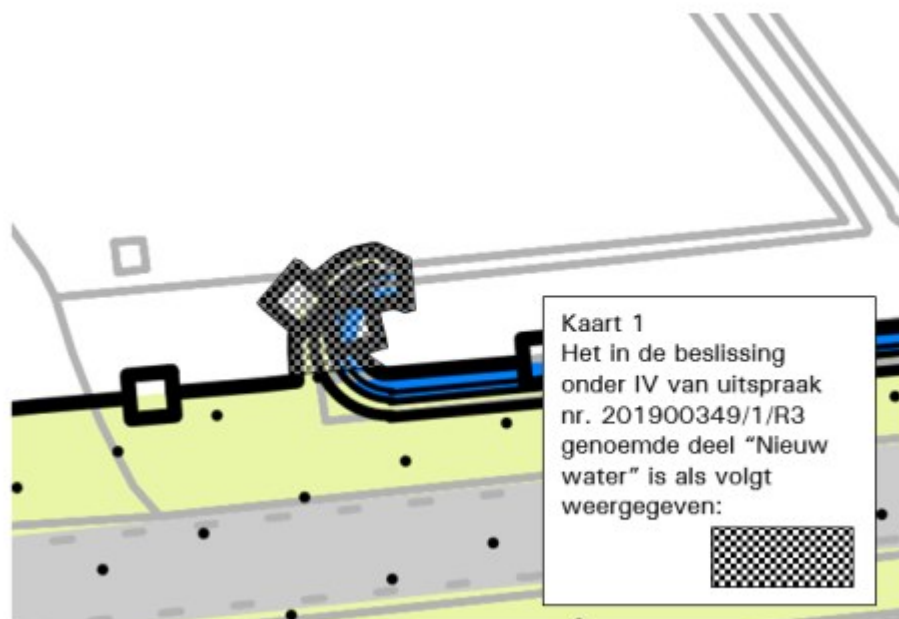
De voorzitter is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

Uitgesproken in het openbaar op 26 augustus 2020

378-810.

BIJLAGE I



BIJLAGE II

Algemene wet bestuursrecht

Artikel 1:2

1. Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.
2. (...)
3. Ten aanzien van rechtspersonen worden als hun belangen mede beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

Artikel 3:2

Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Artikel 3:4

1. Het bestuursorgaan weegt de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af, voor zover niet uit

een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit.

2. De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

Artikel 3.11

1. Het bestuursorgaan legt het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage.

(...)

4. De stukken liggen ter inzage gedurende de in artikel 3:16, eerste lid, bedoelde termijn.

Artikel 3:15

1. Belanghebbenden kunnen bij het bestuursorgaan naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze over het ontwerp naar voren brengen.

(...)

Artikel 3:16

1. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen en het uitbrengen van adviezen als bedoeld in afdeling 3.3, bedraagt zes weken, tenzij bij wettelijk voorschrift een langere termijn is bepaald.

(...)

Artikel 3:42

1. De bekendmaking van besluiten van een tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan die niet tot een of meer belanghebbenden zijn gericht, geschiedt door kennisgeving van het besluit of van de zakelijke inhoud ervan in de Staatscourant, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald.

(...)

Artikel 3:43

1. Tegelijkertijd met of zo spoedig mogelijk na de bekendmaking wordt van het besluit mededeling gedaan aan degenen die bij de voorbereiding ervan hun zienswijze naar voren hebben gebracht. Aan een adviseur als bedoeld in artikel 3:5 wordt in ieder geval mededeling gedaan indien van het advies

wordt afgeweken.

2. (...)

Artikel 3:44

1. Indien bij de voorbereiding van het besluit toepassing is gegeven aan afdeling 3.4, geschiedt de mededeling, bedoeld in artikel 3:43, eerste lid:

a. met overeenkomstige toepassing van de artikelen 3:11 en 3:12, eerste of tweede lid, en derde lid, onderdeel a, met dien verstande dat de stukken ter inzage liggen totdat de beroepstermijn is verstreken, en

b. door toezending van een exemplaar van het besluit aan degenen die over het ontwerp van het besluit zienswijzen naar voren hebben gebracht.

2. In afwijking van het eerste lid, onderdeel b, kan het bestuursorgaan:

a. indien de omvang van het besluit daartoe aanleiding geeft, volstaan met een ieder van de daar bedoelde personen de strekking van het besluit mee te delen;

b. indien een zienswijze door meer dan vijf personen naar voren is gebracht bij hetzelfde geschrift, volstaan met toezending van een exemplaar aan de vijf personen wier namen en adressen als eerste in dat geschrift zijn vermeld;

c. indien een zienswijze naar voren is gebracht door meer dan vijf personen bij hetzelfde geschrift en de omvang van het besluit daartoe aanleiding geeft, volstaan met het meedelen aan de vijf personen wier namen en adressen als eerste in dat geschrift zijn vermeld, van de strekking van het besluit;

d. indien toezending zou moeten geschieden aan meer dan 250 personen, die toezending achterwege laten.

Artikel 3:45

1. Indien tegen een besluit bezwaar kan worden gemaakt of beroep kan worden ingesteld, wordt daarvan bij de bekendmaking en bij de mededeling van het besluit melding gemaakt.

2. Hierbij wordt vermeld door wie, binnen welke termijn en bij welk orgaan bezwaar kan worden gemaakt of beroep kan worden ingesteld.

Artikel 6:9

1. Een bezwaar- of beroepschrift is tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn is ontvangen.

2. Bij verzending per post is een bezwaar- of beroepschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Artikel 6:11

Ten aanzien van een na afloop van de termijn ingediend bezwaar- of beroepschrift blijft niet-ontvankelijkverklaring op grond daarvan achterwege indien redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de indiener in verzuim is geweest.

Artikel 6:9

1. Een bezwaar- of beroepschrift is tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn is ontvangen.
2. Bij verzending per post is een bezwaar- of beroepschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Artikel 6:13

Geen beroep bij de bestuursrechter kan 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, geen bezwaar heeft gemaakt of geen administratief beroep heeft ingesteld.

Artikel 8:1

Een belanghebbende kan tegen een besluit beroep instellen bij de bestuursrechter.

Artikel 8:5

1. Geen beroep kan worden ingesteld tegen een besluit als bedoeld in artikel 1 van de bij deze wet behorende Bevoegdheidsregeling bestuursrechtspraak.

(...)

Artikel 8:6

1. Het beroep kan worden ingesteld bij de rechtbank, tenzij een andere bestuursrechter bevoegd is ingevolge hoofdstuk 2 van de bij deze wet behorende Bevoegdheidsregeling bestuursrechtspraak dan wel ingevolge een ander wettelijk voorschrift.

2. (...)

Artikel 8:69a

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

Artikel 1 van Bijlage 2 bij de Awb

Tegen een besluit, genomen op grond van een in dit artikel genoemd voorschrift of anderszins in dit artikel omschreven, kan geen beroep worden ingesteld.

(...)

Wet milieubeheer:

a. (...)

b. een besluit inzake een programma als bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, of 5.13, eerste lid, of inzake een instemming als bedoeld in artikel 5.12, dertiende lid

(...)

Artikel 2 van Bijlage 2 bij de Awb

Tegen een besluit, genomen op grond van een in dit artikel genoemd voorschrift of anderszins in dit artikel omschreven, kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

(...)

Tracéwet

(...)

Crisis- en herstelwet

Artikel 1.1

1. Afdeling 2 is van toepassing op:

a. 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;

(...)

Artikel 1.6a

Na afloop van de termijn voor het instellen van beroep kunnen geen beroepsgronden meer worden aangevoerd.

Artikel 1.11 zoals dat luidde tot 16 mei 2017

1. Indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt opgesteld ten behoeve van een besluit is:

a. artikel 7.23 van die wet voor zover dat regels stelt over alternatieven voor de voorgenomen activiteit, niet van toepassing;

b. artikel 7.32, vijfde lid, van die wet niet van toepassing.

2. Indien door degene die de betreffende activiteit wil ondernemen, ten behoeve van de voorbereiding van het besluit waarvoor op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt gemaakt, onderzoek is verricht naar de gevolgen voor het milieu die alternatieven van de voorgenomen activiteit kunnen hebben, bevat dat milieueffectrapport een schets van de voornaamste alternatieven die zijn onderzocht en van de mogelijke gevolgen voor het milieu daarvan, met een motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven.

Wet van 25 januari 2017 tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Crisis- en herstelwet in verband met de uitvoering van Richtlijn 2014/52/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2014, L 124) (implementatie herziening mer-richtlijn)

Artikel III (Overgangsrecht)

De hoofdstukken 7 en 14 van de Wet milieubeheer en artikel 1.11 van de Crisis- en herstelwet, zoals die luiden voor 16 mei 2017, blijven van toepassing op de voorbereiding van een besluit als bedoeld in artikel 7.2, derde en vierde lid, van de Wet milieubeheer totdat het besluit onherroepelijk is geworden, waarvoor voor 16 mei 2017:

(...)

d. een milieueffectrapport ter inzage is gelegd.

Tracéwet

Artikel 8

1. Dit hoofdstuk is, tenzij toepassing is gegeven aan artikel 4, tweede lid, van toepassing op:

a. de aanleg van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg;

b. een wijziging van een hoofdweg, die bestaat uit:

1. de ombouw van een weg tot autosnelweg; of

2. de uitbreiding van een weg met één of meer rijstroken, indien het uit te breiden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt;

(...)

Artikel 10

1. Het tracébesluit bevat ten minste:

a. een beschrijving van de te treffen maatregelen, de inpassing van die maatregelen en de te realiseren ligging in het terrein, waaronder begrepen de maatregelen, bedoeld in artikel 11.35 van de Wet milieubeheer;

b. een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk;

c. een beschrijving van de te treffen voorzieningen die dienen voor de instandhouding dan wel het veilig en doelmatig gebruik van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg;

d. een beschrijving van de tijdelijke maatregelen en de tijdelijk te treffen voorzieningen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de voorgenomen aanleg of wijziging van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg;

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;

f. de termijn waarbinnen Onze Minister de gevolgen van de ingebruikneming van de aan te leggen of te wijzigen hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg onderzoekt en een opgave van de daarbij te onderzoeken milieuaspecten.

2. Het tracébesluit inzake de aanleg of wijziging van een hoofdweg bevat, voor zover van toepassing, voorts:

- a. een beschrijving van het aantal te realiseren rijstroken;
- b. het ingevolge artikel 11.27, eerste lid, van de Wet milieubeheer vastgestelde geluidproductieplafond;
- c. het ingevolge artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer gewijzigde geluidproductieplafond;
- d. de nieuwe en gewijzigde referentiepunten, en
- e. de hogere waarden als bedoeld in artikel 104a, eerste lid, van de Wet geluidhinder.

(...)

Artikel 11

1. Op de voorbereiding van het tracébesluit is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen naar voren kunnen worden gebracht door een ieder.
2. Bij de voorbereiding van het tracébesluit betreft Onze Minister de betrokken bestuursorganen van gemeenten, provincies en waterschappen.
3. Onze Minister zendt het ontwerp-tracébesluit aan:
 - a. de betrokken bestuursorganen;
 - b. (...).

Artikel 13

(...)

4. Voor zover het tracébesluit en het bestemmingsplan of de beheersverordening niet met elkaar in overeenstemming zijn, geldt het tracébesluit als omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken. Bij de toepassing van artikel 2.10 van die wet wordt onder het bestemmingsplan of beheersverordening mede het tracébesluit begrepen.
5. Voor zover een bestemmingsplan, een beheersverordening of een ander besluit voor de uitvoering van werken of werkzaamheden een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vereist, geldt zodanige eis niet voor de uitvoering van werken of werkzaamheden ter uitvoering van het tracébesluit in het gebied dat is begrepen in een tracébesluit.

(...)

Artikel 14

1. Onze Minister kan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht buiten toepassing laten bij de voorbereiding van een besluit tot wijziging van een tracébesluit waartegen beroep aanhangig is, indien het een wijziging van ondergeschikte aard betreft.

2. (...)

Artikel 22

1. Indien een belanghebbende ten gevolge van een tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent Onze Minister hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

2. Afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening blijft buiten toepassing voor zover de belanghebbende met betrekking tot de schade een beroep doet of kan doen op een schadevergoeding als bedoeld in het eerste lid.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld omtrent de indiening en afhandeling van een verzoek om schadevergoeding.

Artikel 23

1. Onze Minister onderzoekt voor afloop van de termijn, genoemd in artikel 10, eerste lid, onderdeel f, de gevolgen van de ingebruikneming van een aangelegde of gewijzigde hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg ten aanzien van de in dat artikel bedoelde milieuaspecten.

2. (...)

3. Indien het onderzoek betrekking heeft op het aspect geluidhinder, wordt inzicht gegeven in de geluidproductie of geluidsbelasting na realisering van de in het tracébesluit opgenomen geluidmaatregelen, aangegeven welke aanvullende maatregelen naar aanleiding van dat onderzoek nodig zijn en binnen welke termijn die maatregelen worden getroffen.

4. Onze Minister zendt de Tweede Kamer der Staten-Generaal, de betrokken bestuursorganen en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg de resultaten van het onderzoek toe alsmede een beschrijving van de maatregelen die nodig zijn om alsnog te voldoen aan de milieueisen die ten grondslag liggen aan de in het tracébesluit opgenomen maatregelen.

5. (...)

Wijzigingswet Tracéwet met het oog op versnelling en verbetering besluitvorming infrastructurele projecten

Artikel III

1. Indien door Onze Minister een beslissing is genomen op grond van artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet, zoals dat artikel luidde voor de inwerkingtreding van deze wet, zijn hoofdstuk II, artikel 9, eerste lid, voor zover het de termijnstelling betreft, en artikel 10, vierde lid, van de Tracéwet, zoals die

luiden na de inwerkingtreding van deze wet, niet van toepassing op het desbetreffende project.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op door Onze Minister binnen een jaar na inwerkingtreding van deze wet aan te wijzen projecten waarvoor de in het eerste lid bedoelde beslissing nog niet is genomen maar waarvan de verkenning zich reeds in gevorderd stadium bevindt.

3. Ten aanzien van een tracébesluit waarvoor een ontwerp voor de inwerkingtreding van deze wet ter inzage is gelegd, is artikel 10, eerste lid, onderdeel f, en artikel 23 van de Tracéwet, zoals deze luiden na inwerkingtreding van deze wet, niet van toepassing.

Besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 13 december 2012, nr. IENM/BSK-2012/24707, inhoudende aanwijzing van projecten als bedoeld in artikel III, tweede lid, 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

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel III, tweede lid, 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 (Stb. 2011, 595);

Besluit:

Enig artikel

1. De navolgende categorie van projecten aan te wijzen:

Projecten, waarvoor geen beslissing is genomen op grond van artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet, zoals dat artikel luidde voor 1 januari 2012, maar waarvoor voor die datum wel een ontwerp-tracébesluit is vastgesteld.

2. De navolgende projecten aan te wijzen:

a. hoofdwegen

(...)

A27 Houten - Hooipolder

(...)

Wet geluidhinder

Artikel 77

1. Bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of van een wijzigings- of uitwerkingsplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de Wet ruimtelijke ordening dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, of bij het voorbereiden van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 76a, wordt vanwege burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek ingesteld naar:

a. de geluidsbelasting die door woningen binnen de zone, alsmede door andere geluidsgevoelige gebouwen of door geluidsgevoelige terreinen, vanwege de weg zou worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidsbelasting beperken;

b. de doeltreffendheid van de in aanmerking komende verkeersmaatregelen en andere maatregelen om te voorkomen dat de in de toekomst vanwege de weg optredende geluidsbelasting van de onder a bedoelde objecten de waarden die ingevolge artikel 82 of artikel 100 als ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt, te boven zou gaan.

2. Indien wordt overwogen toepassing te geven aan artikel 83, 85 of 100a heeft het akoestisch onderzoek tevens betrekking op de doeltreffendheid van de maatregelen om te voldoen aan de vast te stellen hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

3. Indien de vaststelling van het bestemmingsplan of van het wijzigings- of uitwerkingsplan of het besluit tot vrijstelling als bedoeld in het eerste lid betrekking heeft op de reconstructie van een weg, wordt tevens akoestisch onderzoek ingesteld naar de heersende waarde.

Artikel 104a

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

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

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

(...)

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

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

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

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

Artikel 110d

1. Ten behoeve van de vaststelling van de geluidsbelasting vanwege een industrieterrein, weg of spoorweg wordt voor het bepalen van het equivalente geluidsniveau bij ministeriële regeling aangegeven:

(...)

Wet milieubeheer

Artikel 5.12

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

(...)

10. Onze Minister kan, in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal, het programma, bedoeld in het eerste lid, ambtshalve wijzigen indien naar zijn oordeel:

a. uit de rapportages, bedoeld in artikel 5.14, naar voren komt dat de in dat programma opgenomen gegevens omtrent de effecten op de luchtkwaliteit van in het programma genoemde of beschreven ontwikkelingen, voorgenomen besluiten of maatregelen, niet of niet langer in redelijkheid kunnen worden gehanteerd bij de uitoefening van de in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder c of d, juncto het tweede lid van dat artikel, bedoelde bevoegdheden en de toepassing van de daar bedoelde wettelijke voorschriften;

b. het programma, de periode waarop het betrekking heeft of de daarin genoemde of beschreven ontwikkelingen, voorgenomen besluiten of maatregelen om andere redenen wijziging behoeven.

Het achtste lid is van overeenkomstige toepassing.

11. (...)

12. Binnen een gebied als bedoeld in het derde lid kunnen bestuursorganen die het aangaat, na een daartoe strekkende melding aan Onze Minister, een of meer in het programma genoemde of beschreven maatregelen, ontwikkelingen of besluiten wijzigen of vervangen, of een of meer maatregelen, ontwikkelingen of besluiten aan het programma toevoegen, indien bij de betreffende melding aannemelijk wordt gemaakt dat die gewijzigde, vervangende of nieuwe maatregelen,

ontwikkelingen of besluiten per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het programma. Bij de melding wordt aangegeven welke maatregelen, ontwikkelingen of besluiten het betreft, welke samenhang er tussen die maatregelen, ontwikkelingen of besluiten is en op welke termijn een maatregel wordt getroffen of een besluit genomen en worden de effecten op de luchtkwaliteit met toepassing van de artikelen 5.19 en 5.20 en de daarop berustende bepalingen aangegeven. Het negende lid is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.14

De daartoe in een programma als bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, of 5.13, eerste lid, aangewezen bestuursorganen rapporteren jaarlijks voor 1 juli aan Onze Minister over de voortgang en uitvoering van een programma en de daarin opgenomen maatregelen, ontwikkelingen en besluiten, alsmede over de effecten daarvan op de luchtkwaliteit.

Artikel 5.16

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

(...)

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

2. De in het eerste lid bedoelde bevoegdheden of wettelijke voorschriften zijn de bevoegdheden en wettelijke voorschriften, bedoeld in:

(...);

d. artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet;

(...)

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

Artikel 7.36a

Het bevoegd gezag neemt een besluit niet:

- a. dan nadat het toepassing heeft gegeven aan de artikelen 7.22 en 7.23 en aan paragraaf 7.8 of 7.9;
- b. indien de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd.

Artikel 11.1

1. In dit hoofdstuk en de daarop rustende bepalingen wordt verstaan onder:

(...)

geluidbeperkende maatregel: bij ministeriële regeling aangewezen maatregel die de geluidproductie vanwege een weg of spoorweg beperkt, met uitzondering van een maatregel inzake het gebruik van de weg of spoorweg;

(...)

Artikel 11.17

1. Deze titel is van toepassing op de wegen in het beheer van het Rijk en de hoofdspoorwegen, alsmede de aan te leggen wegen in het beheer van het Rijk en hoofdspoorwegen, die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart.

(...).

Artikel 11.20

De beheerder draagt zorg voor de naleving van de geluidproductieplafonds.

Artikel 11.29

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

- a. financieel niet doelmatig is met betrekking tot het beperken van de geluidsbelasting van een of meer geluidsgevoelige objecten, dan wel
- b. stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige,

landschappelijke of technische aard.

(...)

4. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld voor de toepassing van het criterium, bedoeld in het eerste lid, onder a.

Artikel 11.30

1. Onze Minister stelt een geluidproductieplafond op een zodanige waarde vast dat de geluidsbelasting vanwege de weg of spoorweg niet hoger is dan de hoogste van de volgende twee waarden:

a. de voorkeurswaarde;

b. de geluidsbelasting die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege de weg of spoorweg ondervinden bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds.

2. Bij wijziging wordt een geluidproductieplafond op een zodanige waarde vastgesteld dat de geluidsbelasting vanwege de weg of spoorweg niet hoger is dan de geluidsbelasting, die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege de weg of spoorweg ondervinden bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds.

3. Het tweede lid is niet van toepassing, indien de geluidsbelasting na de wijziging van het geluidproductieplafond de voorkeurswaarde niet overschrijdt.

4. Onze Minister kan afwijken van het eerste of tweede lid, indien geen geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om aan die leden te voldoen. De afwijking wordt zoveel mogelijk beperkt door het treffen van geluidbeperkende maatregelen.

5. Onze Minister kan voorts afwijken van het eerste of tweede lid, indien een geluidsgevoelig object tevens een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde kan ondervinden vanwege een andere geluidsbron die behoort tot een bij ministeriële regeling aangegeven categorie. Artikel 11.29, eerste lid, onder a, is niet van toepassing.

6. Bij de toepassing van het vierde en vijfde lid wordt de maximale waarde niet overschreden.

7. Het zesde lid is niet van toepassing indien in samenhang met het besluit tot het wijzigen van een geluidproductieplafond een overschrijdingsbesluit als bedoeld in artikel 11.49 wordt genomen.

Artikel 11.33

1. Ter voorbereiding van een besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond wordt een akoestisch onderzoek verricht.

2. Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op de geluidsbelasting die vanwege de weg of spoorweg zou kunnen worden ondervonden door geluidsgevoelige objecten, andere objecten en gebieden. Het onderzoek bevat een berekening van de geluidproductie op elk betrokken referentiepunt.

(...)

7. Onze Minister stelt nadere regels omtrent:

- a. de wijze waarop het akoestisch onderzoek en de berekeningen worden uitgevoerd;
- b. de situaties waarop het akoestisch onderzoek en de berekeningen betrekking hebben;
- c. de gevallen waarin redelijkerwijs kan worden aangenomen dat geen behoefte bestaat aan een onderzoek naar de effecten van samenloop.

Artikel 11.38

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

(...)

Artikel 11.42

1. Het tweede tot en met vijfde lid zijn van toepassing indien een verzoek tot wijziging van een geluidproductieplafond of een wijziging van een geluidproductieplafond in het kader van een tracébesluit betrekking heeft op een weg of spoorweg waarvoor de beheerder op grond van artikel 11.56, eerste lid, een verzoek tot vaststelling van een saneringsplan moet doen, en er voor deze weg of spoorweg nog niet eerder een saneringsplan is vastgesteld. Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat het tweede tot en met het vijfde lid in bij die maatregel te bepalen gevallen niet van toepassing zijn.

2. In afwijking van artikel 11.30, tweede lid, wordt het geluidproductieplafond op een zodanige waarde vastgesteld dat op saneringsobjecten de geluidsbelasting vanwege de weg of spoorweg niet hoger is dan de streefwaarde, bedoeld in artikel 11.59, eerste lid, dan wel de overeenkomstig artikel 11.59, tweede lid, gereduceerde geluidsbelasting.

3. Artikel 11.30, derde tot en met zevende lid, is voor een saneringsobject van toepassing, met dien verstande dat:

a. in het vierde en vijfde lid van dat artikel in plaats van «het eerste of tweede lid» wordt gelezen: het tweede lid van artikel 11.42;

b. het zesde lid slechts van toepassing is indien toepassing van het vierde of vijfde lid ertoe leidt dat de geluidsbelasting bij volledige benutting van het gewijzigde geluidproductieplafond hoger is dan de geluidsbelasting die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege de weg of spoorweg ondervinden bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond.

4. Voor saneringsobjecten zijn de artikelen 11.64 en 11.65 van overeenkomstige toepassing en is artikel 11.38 niet van toepassing.

5. In afwijking van artikel 11.64, derde lid, worden de geluidwerende maatregelen, bedoeld in artikel

11.64, eerste lid en tweede lid, getroffen uiterlijk twee jaar na het onherroepelijk worden van het besluit tot wijziging van het geluidproductieplafond.

Artikel 11.56

1. De beheerder van een weg of spoorweg waarvoor de geluidproductieplafonds tot stand zijn gekomen met toepassing van artikel 11.45, eerste lid, doet uiterlijk 31 december 2020 een verzoek aan Onze Minister tot vaststelling van een saneringsplan.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op een weg of spoorweg waarvoor de geluidproductieplafonds tot stand zijn gekomen met toepassing van artikel 11.45, tweede lid, voor zover dit is aangegeven bij algemene maatregel van bestuur.

Artikel 11.57

1. Saneringsobjecten zijn geluidsgevoelige objecten die vallen onder een of meer van de volgende categorieën:

a. woningen en andere geluidsgevoelige objecten langs wegen en spoorwegen die op de geluidplafondkaart zijn aangegeven, die op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde voor 1 januari 2007, of artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder bij Onze Minister tijdig zijn gemeld, voor zover deze nog niet zijn gesaneerd, en de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 60 dB als het een weg betreft of 65 dB als het een spoorweg betreft,

b. woningen alsmede in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarvan de geluidsbelasting vanwege een in artikel 11.56 bedoelde weg of spoorweg bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 65 dB als het een weg betreft of 70 dB als het een spoorweg betreft,

c. woningen alsmede in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarvan de geluidsbelasting vanwege bij algemene maatregel van bestuur genoemde delen van wegen of spoorwegen bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 55 dB als het een weg betreft of 60 dB als het een spoorweg betreft.

2. (...)

Artikel 11.59

1. Een saneringsplan bevat voor saneringsobjecten de maatregelen die met overeenkomstige toepassing van artikel 11.29 in aanmerking zijn genomen om de geluidsbelasting vanwege de desbetreffende weg of spoorweg bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds op de gevel van de saneringsobjecten te beperken tot de streefwaarde van 60 dB als het een weg betreft of 65 dB als het een spoorweg betreft.

2. In afwijking van het eerste lid bevat een saneringsplan de maatregelen die met overeenkomstige toepassing van artikel 11.29 in aanmerking zijn genomen om de geluidsbelasting vanwege de desbetreffende weg of spoorweg op de gevel van de saneringsobjecten die voldoen aan artikel 11.57, eerste lid, onder c, met minimaal 5 dB te reduceren, tenzij toepassing van het eerste lid leidt tot een lagere geluidsbelasting.

3. Een saneringsplan kan voor saneringsobjecten voorts andere in aanmerking komende saneringsmaatregelen bevatten.

Artikel 11.60

1. Een saneringsplan wordt vastgesteld door Onze Minister.
2. Op de voorbereiding van de vaststelling van een saneringsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing. Zienswijzen kunnen naar voren worden gebracht door eenieder.
3. Bij zijn beslissing geeft Onze Minister aan binnen hoeveel tijd na het onherroepelijk worden van het saneringsplan, de saneringsmaatregelen uit het saneringsplan getroffen moeten zijn.
4. (...)

Artikel 11.64

1. Indien bij volledige benutting van het op grond van artikel 11.63 gewijzigde geluidproductieplafond de geluidsbelasting van een saneringsobject hoger is dan de in artikel 11.59, eerste lid, genoemde streefwaarde, en de binnenwaarde wordt overschreden, treft de beheerder geluidwerende maatregelen.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing indien geen maatregelen in aanmerking komen om de geluidsbelasting van een saneringsobject te beperken tot de in artikel 11.59, eerste lid, genoemde streefwaarde, en de binnenwaarde wordt overschreden.

Regeling geluid milieubeheer

Artikel 10

1. Als geluidbeperkende maatregelen als bedoeld in artikel 11.1, eerste lid, van de wet worden aangewezen de maatregelen, bedoeld in de tabellen 1, 2 en 3 van bijlage 3 bij deze regeling, indien en voor zover deze maatregelen worden toegepast onder de in die tabellen genoemde randvoorwaarden.
2. De geluidbeperkende maatregelen, bedoeld in artikel 31, vijfde lid, van het besluit, worden aangewezen in tabel 3 van bijlage 3 bij deze regeling.

Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

Artikel 1.2

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

Artikel 3.2

1. Het equivalent geluidsniveau wordt bepaald volgens de in hoofdstuk 2 van bijlage III bij deze regeling beschreven Standaardrekenmethode 2.
2. In afwijking van het eerste lid kan het equivalent geluidsniveau worden bepaald volgens de in hoofdstuk 1 van bijlage III bij deze regeling beschreven Standaardrekenmethode 1, indien de desbetreffende situatie valt binnen het toepassingsgebied van die Standaardrekenmethode 1.
3. In afwijking van het eerste en tweede lid kan het equivalent geluidsniveau tevens worden bepaald volgens de Standaardmeetmethode, bedoeld in hoofdstuk 3 van bijlage III bij deze regeling, indien de desbetreffende situatie valt binnen het toepassingsgebied van die Standaardmeetmethode.

Artikel 5.7

1. De geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten vanwege een weg, een weggedeelte of een combinatie van weggedeelten is de geluidsbelasting vanwege alle op de geluidplafondkaart aangegeven delen van wegen.
2. De equivalente geluidsniveaus ten behoeve van de berekening van de geluidsbelasting, bedoeld in het eerste lid, worden bepaald:
 - a. met overeenkomstige toepassing van artikel 3.2;
 - b. op basis van de in het geluidregister opgenomen brongegevens, waarbij de plafondcorrectiewaarde wordt opgeteld bij het emissiegetal (E), berekend volgens formule 1.3 uit paragraaf 1.5 van bijlage III bij deze regeling, dan wel bij de emissie termen (LE), bepaald volgens formule 2.3 uit paragraaf 2.4 van bijlage III bij deze regeling.

(...)

Regeling beoordeling luchtkwaliteit

Artikel 71

1. Het door middel van berekening vaststellen van concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht bij wegen vindt plaats overeenkomstig standaardrekenmethode 1, opgenomen in de 'Technische beschrijving van standaardrekenmethode 1 (SRM-1) voor luchtkwaliteitsberekeningen', RIVM Briefrapport 2014-0127, dan wel standaardrekenmethode 2, opgenomen in de 'Technische beschrijving van standaardrekenmethode 2 (SRM-2) voor luchtkwaliteitsberekeningen', RIVM Briefrapport 2014-0109, al naar gelang en voor zover de desbetreffende situatie valt binnen het toepassingsgebied van de ene dan wel de andere methode.
2. In situaties voor zover die binnen het toepassingsgebied vallen van standaardrekenmethode 1 of 2 kan geheel of gedeeltelijk worden afgeweken van de betreffende standaardrekenmethode, mits een andere methode waarmee wordt afgeweken passend is en kwalitatief gelijkwaardig aan die

standaardrekenmethode.

3. In situaties voor zover die buiten het toepassingsgebied vallen van standaardrekenmethode 1 of 2 wordt een andere, passende methode toegepast.

Artikel 77

Voor het vaststellen van kwaliteitsniveaus als bedoeld in artikel 5.12, derde lid, onder a, van de wet of artikel 5.13, derde lid, van de wet, het in samenhang bepalen van de effecten van ontwikkelingen, besluiten en maatregelen als bedoeld in artikel 5.12, tweede of derde lid, of 5.13, derde lid, van de wet en het bepalen van het bereiken van de grenswaarden, bedoeld in artikel 5.12, eerste of derde lid, of 5.13, eerste of derde lid, van de wet, wordt gebruik gemaakt van de standaardrekenmethoden, bedoeld in de artikelen 71 en artikel 75.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

artikel 13

1. Bij regeling van Onze Minister worden de wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren aangewezen die van belang worden geacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

(...)

Regeling basisnet

Artikel 2

1. De wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren, opgenomen in onderscheidenlijk bijlage I, bijlage II en bijlage III, zijn de wegen, hoofdspoorwegen en binnenwateren, bedoeld in artikel 13, eerste lid, van de wet.

(...)

Artikel 16

1. Indien in bijlage I, kolom 5, onderscheidenlijk bijlage II, kolom 7, is aangegeven dat voor een wegvak, onderscheidenlijk baanvak, een plasbrandaandachtsgebied bestaat, geldt het desbetreffende wegvak, onderscheidenlijk baanvak, vermeerderd met een zone van 30 meter aan weerszijden van het wegvak, onderscheidenlijk baanvak, als plasbrandaandachtsgebied.