

ECLI:NL:RVS:2021:105

Instantie	Raad van State
Datum uitspraak	20-01-2021
Datum publicatie	20-01-2021
Zaaknummer	201702813/1/R3
Rechtsgebieden	Bestuursrecht
Bijzondere kenmerken	Tussenuitspraak bestuurlijke lus
Inhoudsindicatie	

Bij besluit van 24 februari 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu (nu: Infrastructuur en Waterstaat) het tracébesluit “A15/A12 Ressen-Oudbroeken (ViA15)” vastgesteld. Het tracébesluit maakt het doortrekken van de A15 mogelijk en zorgt daarmee voor een verbinding tussen de bestaande A12 en de A15 bij Arnhem. Ook voorziet het tracébesluit in het verbreden van de A12 en de A15. Tegen het tracébesluit zijn 48 bezwaarschriften ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Onder de bezwaarmakers zijn inwoners en bedrijven uit dorpen die in de buurt van het tracé liggen, zoals Groessen, Elst en Didam. Zij maken zich zorgen over de gevolgen voor hun woon- en leefklimaat en hun bedrijfsvoering. De minister heeft het besluit gewijzigd naar aanleiding van de beslissing van de Afdeling bestuursrechtspraak om de beroepen aan te houden vanwege de prejudiciële vragen over het PAS. De minister heeft nieuw onderzoek gedaan naar de gevolgen van extra stikstofdepositie.

Vindplaatsen	Rechtspraak.nl OGR-Updates.nl 2021-0010 Module Ruimtelijke ordening 2021/8470 met annotatie van G. van den End
--------------	--

Uitspraak

201702813/1/R3.

Datum uitspraak: 20 januari 2021

AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

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

1. appellant sub 1A] en [appellant sub 18] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 1]), wonend te Zevenaar,
2. [appellant sub 2A] en [appellant sub 2B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 2]), wonend te Zevenaar, tevens handelend onder de naam [maatschap sub 2],
3. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 3]), wonend te Groessen, gemeente Duiven,

4. Stichting Argus A15 Zevenaar, gevestigd te Zevenaar,
5. [appellant sub 5], wonend te Groessen, gemeente Duiven,
6. [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 6]), wonend te Groessen, gemeente Duiven,
7. [appellant sub 7], wonend te Groessen, gemeente Duiven,
8. [appellant sub 8A] en [appellant sub 8B], wonend te Angeren, gemeente Lingewaard,
9. Buurtvereniging Leefbaar Reeth, gevestigd te Elst, gemeente Overbetuwe,
10. Demarol Retail Nederland B.V. en Oliehandel Nederland B.V. (hierna in enkelvoud: Demarol), gevestigd te Harderwijk,
11. [appellant sub 11A] en [appellant sub 11B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 11]), wonend te Groessen, gemeente Duiven,
12. [appellant sub 12], wonend te Groessen, gemeente Duiven,
13. [appellant sub 13A] en [appellant sub 13B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 13]), wonend te Groessen, gemeente Duiven,
14. [appellant sub 14A] en [appellant sub 14B], wonend te Groessen, gemeente Duiven,
15. Vereniging Gelderse Natuur en Milieufederatie (hierna: GNMF), gevestigd te Arnhem,
16. [appellant sub 16], wonend te Didam, gemeente Montferland,
17. [appellant sub 17A] en [appellant sub 17B], wonend te Groessen, gemeente Duiven,
18. [appellant sub 18A] en [appellant sub 18B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 18]), wonend te Groessen, gemeente Duiven,
19. Hotel Hortensia B.V., gevestigd te Zevenaar,
20. [appellant sub 20A] en [appellant sub 20B], wonend te Angeren, gemeente Lingewaard,
21. [appellant sub 21], wonend te Angeren, gemeente Lingewaard,
22. [appellant sub 22A] en [appellant sub 22B] (hierna: [appellant sub 22]), wonend te Groessen, gemeente Duiven,
23. [appellant sub 23], wonend te Didam, gemeente Montferland, en anderen,
24. [appellant sub 24], wonend te Groessen, gemeente Duiven,
25. [appellant sub 25], wonend te Groessen, gemeente Duiven,
26. [appellante sub 26], gevestigd te Groessen, gemeente Duiven, en anderen (hierna in enkelvoud [appellante sub 26]),
27. [appellant sub 27A] en [appellant sub 27B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 27]), wonend te Didam, gemeente Montferland,
28. [appellant sub 28], gevestigd te Groessen, gemeente Duiven, en anderen,
29. [appellant sub 29A] en [appellant sub 29B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 29]), wonend te Zevenaar,
30. Stichting Milieuvrienden Duiven, gevestigd te Duiven,
31. [appellant sub 31], wonend te Angeren, gemeente Lingewaard,
32. [appellant sub 32], wonend te Groessen, gemeente Duiven,
33. [appellante sub 33], gevestigd te Groessen, gemeente Duiven, en anderen (hierna in enkelvoud: [appellante sub 33]),
34. [appellant sub 34], wonend te Bemmelen, gemeente Lingewaard,
35. [appellant sub 35], wonend te Groessen, gemeente Duiven,
36. [appellant sub 36], wonend te Zevenaar,
37. [appellant sub 37A] en [appellant sub 37B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 37]), wonend te Elst,

38. [appellant sub 38A] en [appellant sub 38B], wonend te Angeren, gemeente Lingewaard,
39. [appellante sub 39A] en [appellant sub 39B], gevestigd respectievelijk wonend te Zevenaar,
(hierna in enkelvoud: [appellante sub 39]),
40. [appellante sub 40], gevestigd te Angeren, gemeente Lingewaard, en anderen (hierna in
enkelvoud: [appellante sub 40]),
41. Stichting Strijdbaar Angeren, gevestigd te Angeren, gemeente Lingewaard, en anderen,
42. [appellant sub 42], wonend te Zevenaar,
43. [appellant sub 43A] en [appellant sub 43B], wonend te Groessen, gemeente Duiven,
44. [appellant sub 44], wonend te Groessen, gemeente Duiven,
appellanten,

en

de minister van Infrastructuur en Milieu (nu: Infrastructuur en Waterstaat),
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 24 februari 2017 heeft de minister het tracébesluit "A15/A12 Ressen-Oudbroeken
(ViA15)" vastgesteld.

Tegen dit besluit (hierna: het tracébesluit) zijn de beroepen gericht, uitgezonderd het beroep van
[appellant sub 32].

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

De Afdeling heeft de behandeling van de beroepen aangehouden in verband met de prejudiciële
vragen over het Programma Aanpak Stikstof (hierna: PAS) die de Afdeling in zaken over vergunningen
voor veehouderijen heeft gesteld aan het Hof van Justitie van de Europese Unie bij uitspraak van 17
mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1259.

Bij besluit van 18 februari 2019 heeft de minister het tracébesluit "A12/A15 Ressen-Oudbroeken
(2019), wijziging van het tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (2017)" vastgesteld (hierna: het
wijzigingsbesluit).

Tegen dit besluit heeft [appellant sub 32] beroep ingesteld.

Een aantal partijen heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 22 tot en met 25 juni 2020, waar een aantal partijen is verschenen of zich heeft doen vertegenwoordigen. Ook verweerder heeft zich ter zitting doen vertegenwoordigen.

Overwegingen

INLEIDING

Het tracébesluit

1. De minister heeft in 2008 vastgesteld dat de regio Arnhem-Nijmegen ernstige verkeersproblemen heeft die hij met een tracébesluit wil gaan oplossen. In de zogenoemde Startnotitie heeft de minister de hoofddoelstelling als volgt geformuleerd:

"het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid over de weg door de doorstroming op, capaciteit en betrouwbaarheid/robuustheid van de weg te vergroten en daarbij rekening te houden met de leefomgeving".

Bijkomende doelstellingen zijn:

"- Bijdragen aan een (internationaal) concurrerend vestigingsklimaat;

- Bijdragen aan een ruimtelijkeconomisch vitale (woon- en leefklimaat) Stadsregio Arnhem Nijmegen;

- Een toekomstvaste oplossing, waaronder robuustheid en hoogwaterveiligheid."

2. De minister heeft vervolgens verschillende alternatieven voor het project uitgewerkt in de Trajectnota/MER die hij in 2011 heeft vastgesteld. In de Trajectnota/MER worden, kort gezegd, twee alternatieven voor het doortrekken van de A15 (Noord en Zuid), en een bundelingsalternatief dat ook uitgaat van het doortrekken van de A15 maar langer gelijkloopt aan de Betuweroute beschreven, alsmede twee 'Regiocombi'-alternatieven die uitgaan van verbreding en/of versterking van het bestaande wegennet en verbetering van het openbaar vervoer.

3. De minister heeft uiteindelijk gekozen voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord, met een brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar. De minister heeft zijn keuze toegelicht in het standpunt dat hij op grond van artikel 9, eerste lid, (oud) van de Tracéwet op 16 januari 2012 (hierna: het Standpunt) heeft vastgesteld. Op 22 juni 2012 heeft de minister het Standpunt op enkele punten gewijzigd.

4. De minister heeft zijn in het Standpunt gemaakte keuze uitgewerkt in het tracébesluit.

Het wijzigingsbesluit

5. De minister heeft het wijzigingsbesluit vastgesteld naar aanleiding van de beslissing van de Afdeling om de beroepen aan te houden vanwege de prejudiciële vragen over het PAS. De minister heeft nieuw onderzoek gedaan naar de gevolgen die extra stikstofdepositie als gevolg van het tracé kan hebben op daarvoor gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden. Dit recente onderzoek berust volgens de minister niet op het PAS. Uit het onderzoek volgt dat mitigerende en compenserende maatregelen moeten worden genomen. Dit heeft de minister in het wijzigingsbesluit geregeld.

Voor de stikstofberekeningen is een recenter verkeersmodel gebruikt: het NRM 2017 (hierna: het nieuwe verkeersmodel) dan voor het tracébesluit (NRM 2016). Het nieuwe verkeersmodel berekent volgens de minister op veel wegvakken hogere verkeersintensiteiten. Daarom heeft de minister het akoestisch onderzoek voor het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet ook bijgewerkt aan de hand van de nieuwe verkeersprognoses.

Tevens zijn in het wijzigingsbesluit enkele wijzigingen aan de infrastructuur doorgevoerd, waaronder het verplaatsen van de fietsverbinding ter hoogte van de rivier de Waal bij Bommel en het verbreden van de brug over het Pannerdensch Kanaal.

6. De beroepen tegen het besluit van 24 februari 2017 zijn van rechtswege mede gericht tegen het wijzigingsbesluit op basis van artikel 6:19, eerste lid, van de Awb.

Inhoudsopgave

7. Hieronder staat hoe deze uitspraak verder is opgebouwd. De getallen tussen haakjes verwijzen naar het nummer van de overweging waar het desbetreffende onderwerp begint.

Het wettelijk kader is, voor zover dit niet in de overwegingen is weergegeven of samengevat, te vinden in de bijlage die deel uitmaakt van deze uitspraak.

ONTVANKELIJKHEID

[appellant sub 23] en anderen (8)

[appellant sub 42] (9)

Strijdbaar Angeren en anderen (10)

PROCEDURE

Totstandkoming tracébesluit

inspraak (11)

wijzigingen OTB - TB (12)

Totstandkoming wijzigingsbesluit
wijzigingen van ondergeschikte aard (13)
informatievoorziening (14)
tijdstip vaststelling wijzigingsbesluit (15)

INHOUDELIJK

Nut en noodzaak (16)

Alternatieven, wegontwerp en verkeersgegevens
Ingetrokken beroepsgronden (19)
Nieuwe maatschappelijke kosten-batenanalyse (20)
Tolheffing (21)
Wijziging verkeersintensiteiten en weging alternatieven (22)
Regiocombi-alternatieven (23)
Robuustheid wegennet (25)
Ontlasten Pleijroute (26)
Brug over het Pannerdensch Kanaal (27)
- Milieueffectrapport en advies Commissie m.e.r. (28)
- Kosten en toezeggingen (29)
Sluipverkeer Helhoek (Groesen) (30)
Opheffing bestaande aansluiting 29
Zevenaar ('De Griethse Poort') (31)

Natuur

Inleiding (32)
Betekenis rapport EcoNatura (33)

Gebiedsbescherming

Inleiding (34)
Ingetrokken beroepsgronden (39)

Relativiteit

Diverse appellanten (40)
[appellante sub 40] (41)

Gevolgen voor Natura 2000-gebieden, niet zijnde stikstofdepositie

Verkleining Natura-2000 gebied "Rijntakken" (51)
Verlies zachthoutoibos (52)
Leefgebied bever (53)
Leefgebied vogels (55)
Leefgebied kamsalamander (58)
Deelrapport gebiedsbescherming (2017) onvolledig? (59)
Verontreiniging door afstromend hemelwater (60)
Daling grondwaterstand (61)

Gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijnde stikstofdepositie
Het tracébesluit en het PAS (62)

Het wijzigingsbesluit en de ADC-toets

- ingetrokken beroepsgrond (63)
- inleiding beoordeling stikstof (64)
- aanlegfase buiten beschouwing (66)
- 500 motorvoertuigen/rijrichting/etmaal (67)
- 3 km-grens (afstandsgrens) (68)
- 5 km-grens (rekengrens) (69)

Snelheidsverlaging A50 als mitigerende maatregel

- ingetrokken beroepsgronden (70)
- inleiding (71)
- instandhoudings- of passende maatregel? (72)
- effectiviteit (73)

ADC-toets

- inleiding (77)
- alternatieven (79)
- dwingende redenen van algemeen belang (84)
- compenserende maatregelen (87)
 - a. berekening compensatieopgave (88)
 - b. geschiktheid locatie compensatie (93)
 - c. wachttijd (94)
 - d. borging (95)

Overige beroepsgronden gebiedsbescherming

- referentiesituatie en cumulatie (96)
- nieuw beleid stikstof (97)
- gevolgen voor Natura 2000-gebieden in Duitsland (98)

Conclusie gebiedsbescherming (100)

Soortenbescherming

Toepasselijke wetgeving (101)

Chw (102)

Toetsingskader (103)

Algemene bezwaren (105)

Mitigerende en compenserende maatregelen (111)

Geen auteursvermelding (112)

Mogelijkheid ontheffing (113)

Verlichting (114)

Grondgebonden zoogdieren

bever (115)

otter (116)

kleine marterachtigen (117)

vleermuizen (118)

Vogels

steenuil (120)

buizerd, sperwer en havik (121)

grutto (122)

andere vogels (123)

Amfibieën (125)

Huis Rijswijk (126)

Bomen

Stichting Milieuvrienden Duiven (127)

[appellant sub 34] (128)

Stiltegebied "Weide Oude Rijnstrangen" (130)

Gelders Natuurnetwerk (131)

Luchtkwaliteit

Inleiding (132)

Toepasselijke regelgeving (135)

Deugdelijkheid van het NSL zelf (136)

NSL-melding (137)

Kenbaarheid resultaten (138)

Gehanteerde uitgangspunten (140)
Luchtkwaliteit ter plaatse van woningen (144)
Monitoring (145)
Kaderrichtlijn Water: lozen van afstromend hemelwater (146)

Geluid

Inleiding (147)
Gehanteerde methode (151)
Uitgangspunten beoordeling tracé (152)
Uitgangspunten beoordeling onderliggend wegennet (157)
Maatregelafweging - algemeen (160)
Maatregelafweging - cumulatie van geluid (162)
Monitoring (168)
Saneringsobject (169)

Overige beroepsgronden individuele appellanten

Inleiding (171)
Toetsingskaders (172)
Geluid (173)
Hinder tijdens aanleg (174)
Aantasting woon- en leefklimaat na ingebruikname (175)
Schade waaronder waardevermindering woningen (176)
Volgorde bespreking (177)
Detailkaart 3
[appellant sub 37] (178)
Detailkaart 5
[appellant sub 34] (179)
Detailkaart 6
[appellanten sub 38] (181)
Detailkaart 7
[appellanten sub 8] (183)
[appellant sub 21] (185)
[appellant sub 31] (186)
[appellanten sub 20] (187)
[appellante sub 40] (189)
Detailkaart 8
[appellant sub 3] (193)
[appellanten sub 14] (196)
[appellant sub 5] (197)
[appellant sub 44] (200)
Detailkaart 9 bij het tracébesluit (Groessen)
[appellant sub 1], [appellant sub 7], [appellant sub 11], [appellant sub 13], [appellant sub 12],

[appellant sub 16], [appellante sub 26], [appellant sub 22], [appellant sub 24], [appellante sub 33],
[appellant sub 35], [appellant sub 36], en [appellante sub 39] (202)
[appellant sub 6] (203)
[appellant sub 11] (204)
[appellant sub 18] (206)
[appellant sub 43] (207)
[appellant sub 25] (208)
[appellanten sub 17] (211)
[appellant sub 28] en anderen (213)
[appellant sub 35] (214)
Detailkaart 10
[appellant sub 7], [appellant sub 13] en [appellant sub 24] (215)
[appellant sub 2] (216)
[appellante sub 33] (217)
Demarol (218)
Detailkaart 13
Hotel Hortensia (219)
Detailkaart 14
[appellant sub 16] (220)
Detailkaart 15
[appellant sub 27] (221)
Stichting Milieuvrienden Duiven (225)
Gezondheid en art. 8 EVRM (226)
Herhalen en inlassen zienswijzen (227)
Verzoek inschakelen deskundige (228)

CONCLUSIE

Einduitspraak (229)
Tussenuitspraak (232)

BESLISSING

BIJLAGE (Wettelijk kader)

ONTVANKELIJKHEID

[appellant sub 23] en anderen

8. [appellant sub 23] en anderen wonen aan de Gruttostraat in de wijk de Kom-Zuid te Didam. Zij richten zich specifiek tegen de uitbreiding naar drie dan wel vier rijstroken op de A12 Westervoort - Ouddijk met de nieuwe aansluiting Zevenaar-Oost en sluiting van de bestaande aansluiting Zevenaar. Als gevolg van het tracébesluit zal het geluid in dB misschien niet toenemen, maar door de toename van het verkeer zal het geluid constanter zijn en zo tot een toename van hinder leiden. Zij vrezen aantasting van hun woon- en leefklimaat als gevolg van een toename van fijn stof, verkeershinder en geluidhinder.

8.1. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 23 augustus 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2271) is het uitgangspunt dat degene die rechtstreeks feitelijke gevolgen ondervindt van een activiteit die het besluit - zoals een bestemmingsplan of een vergunning - toestaat, in beginsel belanghebbende is bij dat besluit. Het criterium 'gevolgen van enige betekenis', dat is vermeld in de uitspraak van de Afdeling van 16 maart 2016, ECLI:NL:RVS:2016:737, dient als correctie op dit uitgangspunt. Gevolgen van enige betekenis ontbreken indien de gevolgen wel zijn vast te stellen, maar de gevolgen van de activiteit voor de woon-, leef- of bedrijfssituatie van betrokkene dermate gering zijn dat een persoonlijk belang bij het betrokken besluit ontbreekt. Daarbij wordt acht geslagen op de factoren afstand tot, zicht op, planologische uitstraling van en milieugevolgen (onder andere geur, geluid, licht, trilling, emissie, risico) van de activiteit die het besluit toestaat, waarbij die factoren zo nodig in onderlinge samenhang worden gezien. Ook aard, intensiteit en frequentie van de feitelijke gevolgen kunnen van belang zijn.

8.2. [appellant sub 23] en anderen hebben geen zicht op de A12 en het toekomstige halfklaverblad dat wordt aangesloten op de Hengelderweg. De woningen van [appellant sub 23] en anderen bevinden zich op een afstand variërend van ongeveer ruim 610 m tot ongeveer 800 m vanaf het in het tracébesluit voorziene halfklaverblad. De woningen worden afgeschermd door bebouwing. De toename van verkeer en geluidhinder zal naar het oordeel van de Afdeling niet dusdanig zijn dat als gevolg daarvan moet worden geoordeeld dat kan worden gesproken van een objectief en persoonlijk belang van [appellant sub 23] en anderen. [appellant sub 23] en anderen worden niet rechtstreeks door het besluit geraakt.

De conclusie is dat [appellant sub 23] en anderen geen belanghebbenden zijn bij het tracébesluit als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Awb en dat zij daartegen geen beroep kunnen instellen ingevolge 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.

Het beroep van [appellant sub 23] en anderen is niet-ontvankelijk.

[appellant sub 42]

9. [appellant sub 42] woont op de [locatie 1] in Zevenaar. Hij heeft geen zicht op de verlengde A15 en de aansluiting 40 (Duiven/Zevenaar). De afstand van zijn woning tot de tracégrens is meer dan 800 m en daartussen staat bebouwing.

Gelet op deze omstandigheden is de Afdeling van oordeel dat het belang van [appellant sub 42] niet rechtstreeks is betrokken bij de vaststelling van het tracébesluit. Dit betekent dat hij geen belanghebbende is bij dit besluit en daartegen dus geen beroep kan instellen. In zijn beroepschrift schrijft [appellant sub 42] overigens dat hij zelf geen last ondervindt van de door hem gestelde problemen rond het project, maar dat het absoluut geen positieve ontwikkeling is voor Zevenaar-West. Ook schrijft hij dat zijn persoonlijk belang niet van toepassing is, maar dat hij beroep heeft ingesteld voor Zevenaar-West.

Strijdbaar Angeren en anderen

10. De minister heeft enkele opmerkingen gemaakt over de ontvankelijkheid van een aantal appellanten namens wie Strijdbaar Angeren en anderen beroep hebben ingesteld. In aanmerking genomen dat een aantal appellanten ontvankelijk is en daarvan weer een aantal geen relativiteit kan worden tegengeworpen, zal de Afdeling om redenen van proceseconomie in deze uitspraak nog geen oordeel daarover geven. Dit geldt niet voor [appellant sub 11], [appellant sub 22], [appellant sub 34] en [appellanten sub 43], voor wie niet alleen door Strijdbaar Angeren en anderen beroep is ingesteld, maar die ook zelfstandig beroepschriften hebben ingediend. De beroepen van deze appellanten zijn ontvankelijk. Ten aanzien van hen zal de Afdeling onder 40 en verder ingaan op de relativiteit met betrekking tot de wettelijke bepalingen over gebiedsbescherming.

PROCEDURE

Totstandkoming tracébesluit

Inspraak

11. GNMF en Stichting Milieuvrienden Duiven betogen dat bij de totstandkoming van het tracébesluit onvoldoende gelegenheid tot inspraak is geboden, aangezien om financiële redenen de keuze voor een brug over het Pannerdensch Kanaal al vaststond.

Volgens GNMF voldoet het tracébesluit daarom niet aan het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak in besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden (hierna: Verdrag van Aarhus) en artikel 6, vierde lid, van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PB 2012, L 26; MER-richtlijn). Ook is niet voldaan aan de geest van de adviezen van de Commissie Elverding.

Stichting Milieuvrienden Duiven voert ook aan dat de minister onvoldoende heeft gedaan met de uitkomsten van de geboden inspraak en hierover onvoldoende transparant is geweest. Ook is de gang van zaken volgens haar niet in overeenstemming met de doelstellingen van de zogenoemde Inspraak Nieuwe Stijl die de minister heeft gevolgd.

11.1. Voor zover een beroep wordt gedaan op het Verdrag van Aarhus is van belang dat ingevolge artikel 6, vierde lid, elke partij bij het verdrag voorziet in vroegtijdige inspraak, wanneer alle opties open zijn en doeltreffende inspraak kan plaatsvinden. Deze bepaling stemt inhoudelijk overeen met artikel 6, vierde lid, van de MER-richtlijn. Omdat deze richtlijn in dit geval van toepassing is, zal de Afdeling in het midden laten of aan het Verdrag van Aarhus in dit geval rechtstreekse werking toekomt.

11.2. De minister heeft in de voorbereiding van het tracébesluit de procedure in de Tracéwet gevolgd. Op grond van artikel 11, eerste lid, daarvan was hij verplicht om met toepassing van afdeling 3.4 van de Awb het ontwerp-tracébesluit ter inzage te leggen om een ieder in de gelegenheid te

stellen daarover zijn zienswijze naar voren te brengen.

Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in de uitspraak van 21 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:616, onder 28, is inspraak over het ontwerpbesluit vroegtijdige inspraak, te weten inspraak op een moment dat alle opties open zijn en doeltreffende inspraak kan plaatsvinden. Op dat moment is immers nog geen beslissing over het ontwerpbesluit genomen.

Aangezien een ieder zienswijzen naar voren kan brengen over een ontwerp-tracébesluit met alle stukken die voor de beoordeling daarvan nodig zijn, waaronder het milieueffectrapport, is artikel 6, vierde lid, van de MER-richtlijn in zoverre correct geïmplementeerd in het nationale recht. Dit betekent dat GNMf en Stichting Milieuvrienden Duiven zich niet rechtstreeks kunnen beroepen op artikel 6, vierde lid, van de MER-richtlijn. Daarom moet het betoog alleen aan de hand van het nationale recht, zoals hiervoor vermeld, worden beoordeeld.

- 11.3. De minister heeft het ontwerp-tracébesluit, inclusief Trajectnota/MER, ter inzage gelegd en een ieder is in de gelegenheid gesteld daarover zijn zienswijze naar voren te brengen. Daarom is in zoverre voldaan aan artikel 11 van de Tracéwet.

De minister heeft in de zienswijzennota gemotiveerd gereageerd op de naar voren gebrachte zienswijzen. Daarnaast is hierin beschreven hoe het inspraak- en participatieproces is verlopen, op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de besluitvorming zijn betrokken en wat de bijeenkomsten hebben opgeleverd. Zo staat in de zienswijzennota dat deze onder meer hebben geleid tot een uitbreiding van de onderzoeksagenda met het Regiocombi-alternatief en het Bundelingsalternatief. De Afdeling ziet in het betoog van Stichting Milieuvrienden Duiven daarom geen aanleiding voor het oordeel dat de voorbereiding van het tracébesluit in zoverre niet toereikend was.

De omstandigheid dat de minister bij het vaststellen van de Trajectnota/MER en het Standpunt al het standpunt had ingenomen dat een variant met een tunnel te duur was, doet aan het voorgaande niet af. Over het ontwerp-tracébesluit konden immers ook zienswijzen naar voren worden gebracht over de eerdere keuze van de minister om in dat ontwerp een brug op te nemen en niet een tunnel (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 18 december 2019, ECLI:NL:RVS:2019:4210, onder 10.8). Overigens bestond die gelegenheid ook daarvoor al, omdat de Startnotitie en de Trajectnota/MER eerder ter inzage hebben gelegen met de mogelijkheid om daarover zienswijzen naar voren te brengen. Voor zover appellanten stellen dat de minister de adviezen van de Commissie Elverding en de zogenoemde Inspraak Nieuwe Stijl niet goed zou hebben gevolgd, kan dat - wat daarvan ook zij - niet leiden tot een gegrond beroep. Wat de voorbereiding van het tracébesluit betreft gaat het in deze procedure alleen om de vraag of de minister de Tracéwet en andere van toepassing zijnde regelgeving heeft gevolgd. Daarin is niet voorgeschreven dat de minister andere of meer vormen van inspraak had moeten bieden dan hij heeft gedaan.

- 11.4. De betogen over inspraak falen. Op de weging van de alternatieven, de aspecten die daarbij een rol hebben gespeeld en de uiteindelijke keuze voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal wordt hierna ingegaan onder 19 en verder.

Wijzigingen OTB - TB

12. [appellant sub 1], [appellant sub 7], [appellant sub 11], [appellant sub 12], [appellant sub 13], [appellant sub 16], [appellant sub 22], [appellant sub 24], [appellante sub 26], [appellante sub 33], [appellant sub 35], [appellant sub 36], [appellante sub 39] en Stichting Milieuvrienden Duiven betogen dat er ten onrechte geen ontwerp-tracébesluit ter inzage is gelegd waarin de maatregelen uit de "Aanvullende Bestuursovereenkomst" tussen Rijk en provincie Gelderland zijn verwerkt.

Ter zitting heeft Stichting Milieuvrienden Duiven toegelicht dat met de keuze om de maatregelen niet in het ontwerp te implementeren maar in plaats daarvan de overeenkomst apart ter inzage te leggen het proces ondoorzichtig is gemaakt.

12.1. De minister mag 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.

12.2. In de kennisgeving van het ontwerp-tracébesluit (Staatscourant 2015, nr. 39314) staat:

"Bestuurlijke afspraken

Parallel aan het ontwerp-tracébesluit hebben de regionale overheden (provincie Gelderland en gemeenten Duiven, Lingewaard, Zevenaar en Overbetuwe) gewerkt aan een gezamenlijk voorstel voor inpassing en onderliggend wegennet. Op basis hiervan zijn aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over concrete maatregelen voor bepaalde gebieden. Deze maatregelen zijn geen onderdeel van het ontwerp-tracébesluit. Voorbeelden van deze maatregelen zijn de aansluiting op het onderliggend wegennet en de inpassing bij Bemmelen, Boerenhoek, Helhoek en Loo.

De aanvullende bestuurlijke afspraken worden de komende tijd verder uitgewerkt. Sommige maatregelen worden verwerkt in het tracébesluit, andere worden geborgd in provinciaal inpassingsplan(nen) en/of bestemmingsplan(nen).

(...)

Hoe kunt u reageren?

Het ontwerp-tracébesluit en de aanvullende bestuurlijke afspraken liggen ter inzage van 12 november tot en met 23 december 2015. U kunt hierop reageren. In uw reactie kunt u ingaan op alle onderdelen van het ontwerp-tracébesluit en de maatregelen uit bijlage 1 en 2 van de aanvullende bestuursovereenkomst (d.d. 5 november 2015)."

12.3. In bijlage 16 bij het tracébesluit zijn de wijzigingen opgenomen die zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit. Het betreft onder meer wijzigingen naar aanleiding van de "Aanvullende Bestuursovereenkomst", zoals de wijziging van de ligging van de A15 bij Groessen, het opnemen van een deksel bij de verdiepte ligging bij het buurtschap De Helhoek en de toevoeging van bushaltes en een carpoolplaats.

12.4. De Afdeling stelt vast dat de wijzigingen die de minister in het tracébesluit heeft aangebracht naar aanleiding van de "Aanvullende Bestuursovereenkomst" in verhouding tot wat het tracébesluit in zijn geheel mogelijk maakt naar aard en omvang van beperkte betekenis zijn. De afwijking van het ontwerp is niet zodanig groot dat een wezenlijk ander tracé is vastgesteld. De conclusie is dat de minister heeft kunnen afzien van het opnieuw ter inzage leggen van een ontwerp-tracébesluit. Verder heeft de minister in bijlage 16 van het tracébesluit toereikend gemotiveerd hoe de "Aanvullende Bestuursovereenkomst" in het tracébesluit is verwerkt.

De betogen falen.

Totstandkoming wijzigingsbesluit

Wijzigingen van ondergeschikte aard?

13. [appellant sub 18], Stichting Milieuvrienden Duiven en [appellante sub 40] betogen dat de

minister het wijzigingsbesluit niet mocht vaststellen zonder daarbij de procedure van afdeling 3.4 van de Awb toe te passen, omdat de wijzigingen waarin het wijzigingsbesluit voorziet niet van ondergeschikte aard zijn.

[appellant sub 18] wijst erop dat de hoofdo overspanning van de brug over het Pannerdensch Kanaal wordt verlengd met ruim 60 m. Ook wordt de breedte van de brug verruimd, wat volgens hem grote gevolgen kan hebben voor de daar aanwezige flora en fauna.

Stichting Milieuvrienden Duiven heeft ter zitting toegelicht dat volgens haar de alternatieve onderbouwing voor de milieueffecten veroorzaakt door stikstofdepositie een zo belangrijk onderwerp betreft, dat dit geen wijziging van ondergeschikte aard is. [appellante sub 40] voert in dit verband aan dat de scope van het project wordt uitgebreid met de snelheidsverlaging op de A50 die in het wijzigingsbesluit is opgenomen.

13.1. Artikel 14, eerste lid, van de Tracéwet luidt:

"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."

13.2. De minister heeft het wijzigingsbesluit vastgesteld, zo staat in de toelichting, om nieuwe mitigerende en compenserende maatregelen voor Natura 2000-gebieden vast te leggen. De noodzaak tot het treffen van deze maatregelen volgt uit het "Deelrapport ecologie. Aanvullende passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie" van 22 januari 2019. Voor de stikstofberekeningen voor dit rapport is gebruikgemaakt van het nieuwe verkeersmodel NRM 2017, omdat dit op een aantal maatgevende wegvakken leidt tot substantieel hogere verkeersintensiteiten dan het verkeersmodel dat voor het tracébesluit is gebruikt. Om deze reden is ook het akoestisch onderzoek geactualiseerd.

Verder staat in de toelichting dat tevens enkele infrastructurele wijzigingen van ondergeschikte aard zijn doorgevoerd, zoals het verplaatsen van de fietsverbinding ter hoogte van de wal bij Bommel in verband met het ontzien van gasleidingen. Ook is de brug over het Pannerdensch Kanaal met maximaal 5 meter verbreed om verschillende constructietechnieken niet op voorhand onmogelijk te maken. Verder hoeft de hoofdo overspanning over de brug niet 200 meter te zijn, maar mag deze tussen de 140 m en 200 m bedragen, aldus de toelichting van het wijzigingsbesluit.

13.3. De Afdeling volgt [appellant sub 18] niet in de stelling dat de hoofdo overspanning van de brug over het Pannerdensch Kanaal in het wijzigingsbesluit wordt verlengd met ruim 60 m. Ingevolge artikel 3 van het wijzigingsbesluit hoeft de hoofdo overspanning van de brug over het Pannerdensch Kanaal niet langer 200 m te bedragen, maar dient deze minimaal 140 m en maximaal 200 m te zijn. Het wijzigingsbesluit voorziet hiermee niet in een mogelijkheid om de hoofdo overspanning ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit te verlengen. In zoverre mist het betoog van [appellant sub 18] feitelijke grondslag.

13.4. [appellant sub 18] wijst er wel terecht op dat de brug over het Pannerdensch Kanaal breder kan worden. Op detailkaart 7 van het wijzigingsbesluit is de totale breedte van het maatregelvlak "verkeersdoeleinden, zone kunstwerken (nieuw of aan te passen)" tussen kilometer 170.570 en kilometer 170.870 verruimd van 35 m naar 40 m. De Afdeling acht deze wijziging van ondergeschikte aard. Overigens heeft [appellant sub 18] niet onderbouwd waarom deze verbreding wezenlijk andere gevolgen voor flora en fauna zou kunnen hebben dan waarvan de minister is uitgegaan in zijn natuuronderzoeken.

13.5. Het nieuwe onderzoek naar de gevolgen van extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wijzigt het tracé zelf niet. Het wijzigingsbesluit voegt naar aanleiding hiervan alleen aan het

tracébesluit verplichtingen toe om mitigerende en compenserende maatregelen te treffen. Ook deze maatregelen, waaronder de snelheidsverlaging op de A50 waarnaar [appellante sub 40] verwijst, leiden niet tot een wijziging van het tracé zelf. Daarom is de Afdeling van oordeel dat het wijzigingsbesluit in zoverre voorziet in een wijziging van ondergeschikte aard als bedoeld in artikel 14, eerste lid, van de Tracéwet (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2454, onder 21.2).

13.6. De conclusie is dat de minister afdeling 3.4 van de Awb niet hoefde toe te passen bij de voorbereiding van het wijzigingsbesluit. De betogen falen.

Informatievoorziening

14. Stichting Milieuvrienden Duiven betoogt dat de informatievoorziening rond de vaststelling van het wijzigingsbesluit onvoldoende was. Er was volgens haar geen algemene informatievoorziening, maar alleen de mogelijkheid om een persoonlijk gesprek aan te vragen. Deze is volgens haar door velen over het hoofd gezien.

14.1. In de kennisgeving van het wijzigingsbesluit (Staatscourant 2019, nr. 11064) staat dat Rijkswaterstaat voor belanghebbenden de mogelijkheid biedt voor een persoonlijk gesprek. Deze gesprekken zouden volgens de kennisgeving plaatsvinden op 19 en 21 maart 2019.

14.2. Zoals hiervoor onder 13.6 is overwogen, mocht de minister het wijzigingsbesluit vaststellen zonder de procedure van afdeling 3.4 van de Awb toe te passen. In zoverre bestond voor hem geen verplichting om te voorzien in nieuwe inspraakmogelijkheden.

Voor zover Stichting Milieuvrienden Duiven vindt dat de persoonlijke gesprekken van 19 en 21 maart 2019 onvoldoende uit de verf zijn gekomen - wat daar verder ook van zij - oordeelt de Afdeling dat deze gesprekken hebben plaatsgevonden na de datum van het wijzigingsbesluit en alleen al daarom niet kunnen afdoen aan de rechtmatigheid daarvan.

Het betoog faalt.

Tijdstip vaststelling wijzigingsbesluit

15. [appellante sub 40] betoogt dat het in strijd is met de goede procesorde dat de minister het wijzigingsbesluit op een zo laat moment in de procedure vaststelt. Volgens haar was de minister al in oktober 2017 bekend met de problematiek rondom het PAS en had hij daarom het wijzigingsbesluit veel eerder kunnen en moeten vaststellen.

15.1. Ingevolge artikel 14, tweede lid, van de Tracéwet wordt een wijzigingsbesluit uiterlijk tien dagen voor de zitting vastgesteld.

De minister heeft het wijzigingsbesluit vastgesteld bij besluit van 18 februari 2019 en dus ruim voor tien dagen voor zitting. Daarmee is voldaan aan artikel 14, tweede lid, van de Tracéwet en is het wijzigingsbesluit tijdig vastgesteld. Het betoog faalt.

INHOUDELIJK

Nut en noodzaak

16. Stichting Milieuvrienden Duiven stelt dat de motivering van nut en noodzaak van het tracé in de loop der tijd steeds is gewijzigd. Bij de vaststelling van het tracébesluit is de hoogwaterveiligheid ineens als belangrijk argument naar voren gekomen. Dit verbaast haar, want het tracé kan niet als evacuateroute voor de Betuwe dienen vanwege de verdiepte ligging bij Groessen. Er zijn geen studies die de risico's hiervan in kaart brengen. Ook stelt Stichting Milieuvrienden Duiven dat het hoogwatergevaar uit Duitsland komt en dat bij wateroverlast in de regio van de Rijn de hele Liemers onder water komt te staan.

16.1. De minister wijst erop dat volgens de Startnotitie uit 2008 de hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid en de veiligheid over de weg. In een van de bijkomende doelstellingen is de hoogwaterveiligheid genoemd. De doelstellingen van het project zijn wat dit betreft niet gewijzigd.

Verder stelt de minister dat de belangrijkste bescherming tegen hoogwater wordt geboden door de waterkering zelf, die echter niet wordt gewijzigd door het tracé. Het overstromingsrisico verandert volgens de minister dus niet.

Ter zitting heeft de minister toegelicht dat de bijdrage aan de hoogwaterveiligheid niet gerelateerd moet worden aan een ramp waarbij de gehele Liemers onder water staat. Het probleem is dat Angeren en omgeving nu slechts beschikken over één richting waarin evacuatie kan plaatsvinden. Het tracé lost dit op door een nieuwe evacuatiemogelijkheid toe te voegen, aldus de minister ter zitting.

16.2. In de Startnotitie uit 2008 staat dat de hoofddoelstelling van het project is - kort weergegeven - het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid over de weg in de regio Arnhem-Nijmegen (p. 12). Eén van de bijkomende doelstellingen is: "Een toekomstvaste oplossing, waaronder robuustheid en hoogwaterveiligheid."

Verder is van belang dat in het Standpunt staat dat de "aanleg van de A15 een enorme impuls [is] voor de betrouwbaarheid, robuustheid en toekomstvastheid van het wegennet, ook in het geval van een eventuele ontruiming bij hoogwater. Dit komt doordat de A15 voorziet in een extra vaste oeververbinding tussen Arnhem Nijmegen en de Achterhoek en Liemers."

In de toelichting op het tracébesluit is de bijdrage aan de hoogwaterveiligheid vermeld als één van de argumenten om het tracé te realiseren.

Onder deze omstandigheden kan de Afdeling Stichting Milieuvrienden Duiven niet volgen in de stelling dat pas bij de vaststelling van het tracébesluit de hoogwaterveiligheid ineens als belangrijk argument voor het tracé naar voren is gekomen.

16.3. Voor zover Stichting Milieuvrienden Duiven twijfels heeft over de bijdrage van het tracé aan de hoogwaterveiligheid vanwege onder meer de verdiepte ligging bij Groessen overweegt de Afdeling als volgt. Zoals hiervoor is weergegeven, ligt het belang van het tracé voor de hoogwaterveiligheid in de ogen van de minister in het toevoegen van een nieuwe evacuatiemogelijkheid. De Afdeling ziet niet in waarom de verdiepte ligging bij Groessen dit teniet zou doen. Anders dan Stichting Milieuvrienden Duiven lijkt te veronderstellen, kan de extra evacuatiemogelijkheid immers al van belang zijn voordat er daadwerkelijk een dijk is doorgebroken en het hoogwater reikt tot aan Groessen.

Dit betoog van Stichting Milieuvrienden Duiven slaagt niet.

17. [appellant sub 3] wijst erop dat het NRM 2016 lagere verkeersintensiteiten berekent dan het vorige verkeersmodel. Daardoor wordt volgens hem de vraag naar de gestelde noodzaak van het tracé weer actueel. Mogelijk kunnen de aanpassingen van de A12 en A325 deze verlaagde

verkeersintensiteit opvangen, waardoor de omgeving van [appellant sub 3] en het stiltegebied 'Weide Oude Rijnstrangen' gespaard kunnen blijven.

- 17.1. De minister stelt dat uit het NRM 2016 een lagere verwachting volgt voor de verkeersgroei op bestaande snelwegen, waardoor in de autonome situatie meer ruimte ontstaat voor het verkeer. Desalniettemin blijven er bereikbaarheidsproblemen in de regio. Dat de gewijzigde verkeerscijfers geen aanleiding geven voor twijfel aan nut en noodzaak van het project is beschreven in de toelichting van het tracébesluit.

Het betoog faalt.

18. Stichting Milieuvrienden Duiven maakt bezwaar tegen de stellingname in de zienswijzennota dat het niet de verantwoordelijkheid van het project is om bij te dragen aan de klimaatdoelen. Volgens haar wordt aan alle burgers, bedrijven en overheden gevraagd te helpen bij het bereiken van de klimaatdoelen zoals deze in het klimaatakkoord van Parijs worden gesteld.

Verder vindt Stichting Milieuvrienden Duiven dat de minister bij de vormgeving van het tracé te weinig aandacht heeft besteed aan duurzaamheid. Zij noemt in haar beroepschrift diverse voorbeelden van maatregelen die de minister zou kunnen treffen, waaronder methoden om langs het tracé energie op te wekken.

- 18.1. De minister stelt dat in het klimaatakkoord van Parijs niet staat hoe de doelen bereikt dienen te worden. Het klimaatakkoord vormt volgens de minister dus geen belemmering om dit project uit te voeren. De aanleg van een nieuwe snelweg moet voldoen aan alle geldende wet- en regelgeving, onder meer op het gebied van natuur en milieu. Voor de doortrekking van de A15 is in het tracébesluit en in alle onderliggende onderzoeken getoetst of aan deze regels wordt voldaan.

Verder stelt de minister dat de voorbeelden die Stichting Milieuvrienden Duiven in het beroepschrift noemt voorzieningen zijn om onderdelen van het nieuwe tracé van de A15 te benutten om energie op te wekken. Het realiseren van dergelijke voorzieningen is volgens de minister niet nodig voor het functioneren van het nieuwe tracé en geen onderdeel van de doelstellingen van het project ViA15. Ook uit wetgeving, het klimaatakkoord en het rijksbeleid vloeit niet voort dat dergelijke voorzieningen als onderdeel van het project moeten worden gerealiseerd.

- 18.2. De Afdeling stelt vast dat er geen verdragsrechtelijke en/of wettelijke regels zijn over klimaat en duurzaamheid waaraan de minister zich bij de vaststelling van het tracébesluit moest houden. Daarom slaagt het betoog van Stichting Milieuvrienden Duiven niet.

Alternatieven, wegontwerp en verkeersgegevens

Ingetrokken beroepsgronden

19. Ter zitting hebben Strijdbaar Angeren en anderen de beroepsgrond over de verschillende verkeersgegevens in Deelrapporten verkeer en geluid (specifiek) ingetrokken.

Nieuwe maatschappelijke kosten-batenanalyse?

20. GNMF en Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat de minister een nieuwe maatschappelijke kosten-batenanalyse (hierna: MKBA) had moeten maken. Hiertoe stellen zij dat de MKBA dateert uit 2011 en dat daarna de verwachte verkeersintensiteiten fors zijn veranderd. Strijdbaar Angeren en anderen wijzen er specifiek op dat volgens de verkeersgegevens die bij de vaststelling van het tracébesluit zijn gebruikt het wegverkeer op de verlengde A15 veertig procent lager is dan ten tijde van de MKBA nog verwacht werd. Zij verwachten dat een nieuwe vergelijking van de alternatieven in een bijgewerkte MKBA een andere uitkomst zal laten zien. Strijdbaar Angeren en anderen achten het in strijd met artikel 3:2 van de Awb om besluitvorming te baseren

op verkeersgegevens waarvan thans vaststaat en wordt erkend dat zij veertig procent te hoog zijn.

20.1. De minister stelt dat er bij het vaststellen van het tracébesluit geen reden was om een nieuwe MKBA te maken. Het alternatief dat het tracébesluit mogelijk maakt, Doortrekkingsalternatief A15 Noord, is in de gemaakte MKBA zo gunstig dat niet te verwachten valt dat dit nu ineens anders is. Dat de weging van de verschillende alternatieven niet verandert door de nieuw berekende verkeersintensiteiten is toegelicht in de "MER Validatie".

Verder heeft de minister er ter zitting op gewezen dat de MKBA vooral aan het begin van de besluitvorming over weginfrastructuur van belang is. De MKBA is bij de keuze tussen de alternatieven één van vele factoren. Zelfs als het kosten-batensaldo negatief uitvalt, kan een project toch nodig zijn, aldus de minister ter zitting.

20.2. De minister heeft de MKBA in 2011 gemaakt als een hulpmiddel om te kiezen tussen verschillende alternatieven voor het oplossen van de problemen die zijn beschreven in de Startnotitie. De minister heeft zijn keuze voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord verantwoord in het Standpunt dat hij op grond van artikel 9, eerste lid (oud), van de Tracéwet heeft vastgesteld. De minister heeft voor zijn keuze meerdere redenen gegeven, waarvan de uitkomst van de MKBA er één is. Met het (ontwerp)tracébesluit heeft de minister zijn in het Standpunt gemaakte keuze verder uitgewerkt.

20.3. Gelet op de positie die de MKBA inneemt in het besluitvormingsproces van de minister komen de betogen van appellanten dat de minister vanwege het nieuwe verkeersmodel een nieuwe MKBA had moeten maken er in feite op neer dat de minister opnieuw een Standpunt had moeten vaststellen. Naar het oordeel van de Afdeling bestond hiertoe geen verplichting, noch op grond van de Tracéwet noch op grond van artikel 3:2 van de Awb. Uit deze wettelijke regelingen volgt naar het oordeel van de Afdeling wel dat de minister bij het vaststellen van het tracébesluit, waarmee hij het Standpunt heeft uitgewerkt, onder ogen moest zien of zijn keuze in het licht van de op dat moment bestaande omstandigheden nog houdbaar was.

De minister heeft dat in dit geval ook gedaan. In de "MER Validatie" heeft de minister onderzocht of het gewijzigde verkeersmodel, enkele autonome ontwikkelingen en nadere uitwerkingen van het tracéontwerp leiden tot een andere waardering van de alternatieven uit het oogpunt van het doel en de milieueffecten van het project. Volgens de minister is dit niet het geval. De Afdeling ziet in hetgeen is aangevoerd geen reden om hieraan te twijfelen. Daarom falen de betogen.

Tolheffing

21. Strijdbaar Angeren en anderen wijzen erop dat de verkeersgegevens die aan het tracébesluit ten grondslag liggen, uitgaan van tolheffing. Zij stellen dat het echter onzeker is of er wel tol zal worden geheven en dat tolheffing sowieso maar tijdelijk is.

21.1. Artikel 2 van Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (hierna: Wet TTBV) luidt:

"1. Onze Minister is bevoegd een besluit voor het heffen van tol te nemen, te wijzigen of in te trekken voor de gedeeltelijke bekostiging en financiering van de Blankenburgverbinding onderscheidenlijk de ViA15.

2. Het tolbesluit bevat:

- a. het wegvak waar tol wordt geheven;
- b. de contante waarde van de tologgave;
- c. als het een besluit tot wijzigen of intrekken betreft, een beschrijving van de te treffen

voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de negatieve gevolgen van de wijziging of intrekking.

3. Een tolbesluit wordt in ieder geval ingetrokken op het moment dat de netto-opbrengsten, bedoeld in artikel 11, tweede lid, gelijk zijn aan de tologpave.

(...)"

Artikel 3 luidt:

"1. Het tracébesluit voor de Blankenburgverbinding onderscheidenlijk de ViA15 geldt als een tolbesluit. Voor zover het tracébesluit betrekking heeft op tolheffing, wordt dat in het tracébesluit uitdrukkelijk aangegeven. Artikel 2, tweede lid, onder a en b, is van overeenkomstige toepassing.

2. Bij de vaststelling van het tracébesluit wordt uitgegaan van gegevens en onderzoeken die gebaseerd zijn op de situatie dat tol wordt geheven.

3. Een onherroepelijk tracébesluit kan voor zover dat betrekking heeft op tolheffing worden gewijzigd of ingetrokken door een tolbesluit."

21.2. Artikel 14, van het tracébesluit is getiteld "Tolbesluit" en luidt:

"1. De contante waarde van de tologpave is €286 miljoen.

2. Het wegvak waar tol wordt geheven is wegvak A15 aansluiting Bommel (N839) - aansluiting Duiven/Zevenaar (N810)."

21.3. Het tracébesluit geldt op grond van artikel 3, eerste lid, van de Wet TTBV als een tolbesluit. De minister was daarom verplicht om bij de vaststelling van het tracébesluit uit te gaan van gegevens en onderzoeken die gebaseerd zijn op de situatie dat tol wordt geheven. Alleen al hierom faalt het betoog.

Wijziging verkeersintensiteiten en weging van alternatieven

22. Strijdbaar Angeren en anderen en [appellanten sub 14] stellen dat in de MKBA niet alle verkeersbewegingen zijn vermeld die zijn gebruikt bij de 'selected cordon'-methode. Strijdbaar Angeren en anderen stellen dat de minister ondanks meerdere verzoeken daartoe geen inzicht in deze gegevens heeft kunnen verschaffen. Ter zitting hebben zij toegelicht dat het hen wat dit betreft alleen nog gaat om het aantal voertuigen dat de brug passeert. Zowel Strijdbaar Angeren en anderen als [appellanten sub 14] stellen dat het ontbreken van transparantie over het aantal verkeersbewegingen in de MKBA doet twijfelen aan de weging van de alternatieven door de minister.

Strijdbaar Angeren en anderen voeren verder aan dat het erop lijkt dat de minister al naar gelang het hem uitkomt uitgaat van hoge of lage verkeersintensiteiten. Zij vermoeden dat de minister bij de weging van de alternatieven de verkeersintensiteiten heeft "opgepompt" om de positieve effecten van het Doortrekkingsalternatieven A15 Noord en Zuid en het Bundelingsalternatief A15 uit te vergroten. Bij de vaststelling van het tracébesluit zijn de verkeersintensiteiten ongeveer gehalveerd, kennelijk met het oogmerk om de negatieve gevolgen voor de omgeving te bagatelliseren, aldus Strijdbaar Angeren en anderen.

22.1. Wat betreft het door Strijdbaar Angeren en anderen bedoelde aantal voertuigen over de brug stelt de Afdeling voorop dat zowel de Trajectnota/MER als de MKBA uitgaan van het NRM. In de Trajectnota/MER staat dat, uitgaande van tolheffing, op de verlengde A15 ter hoogte van het Pannerdensch Kanaal 56.000 motorvoertuigen per etmaal te verwachten zijn (p. 125). Dat dit

aantal niet is vermeld in de MKBA acht de Afdeling niet van belang voor de rechtmatigheid van het tracébesluit dat in deze procedure ter beoordeling staat.

22.2. Voor zover Strijdbaar Angeren en anderen en [appellanten sub 14] als gevolg van de - volgens hen - ontoereikende transparantie van de MKBA over de gebruikte verkeersgegevens twijfelen aan de manier waarop de minister de alternatieven heeft afgewogen, wijst de Afdeling op hetgeen hiervoor onder 20.3 is overwogen. De minister is bij de vaststelling van het tracébesluit uitgegaan van een nieuw verkeersmodel en heeft in de "Validatie MER" de uitkomsten van dit model vermeld naast die van het verkeersmodel dat is gebruikt voor de Trajectnota/MER en de MKBA. Daarbij heeft de minister toegelicht waarom de verschillende uitkomsten van de verkeersmodellen voor hem de weging van de alternatieven niet verandert. In zoverre heeft de minister naar het oordeel van de Afdeling voldoende inzicht geboden in zijn belangenafweging.

22.3. Voor zover Strijdbaar Angeren wijzen op de verschillen tussen de berekende intensiteiten voor de Trajectnota/MER en het tracébesluit overweegt de Afdeling als volgt.

In paragraaf 3.3 van de "Validatie MER" staat dat het nieuwe verkeersmodel is gebaseerd op de nieuwe toekomstverkenning "Welvaart en Leefomgeving" van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving voor de periode 2030-2050. Ook staat er dat bij de actualisatie van het verkeersmodel rekening is gehouden met gewijzigde snelheden op het hoofdwegennet en gewijzigde tol voor de alternatieven met een doorgetrokken A15. Uit tabel 4.2.1 volgt dat het nieuwe verkeersmodel voor de referentiesituatie en alle alternatieven lagere verkeersintensiteiten berekent.

De minister heeft in de "Validatie MER" toegelicht waarom de weging van de alternatieven voor hem niet verandert, zowel uit het oogpunt van het doel van het project als van de milieueffecten. Wat de milieueffecten betreft, is geconstateerd dat de lagere berekende verkeersintensiteiten leiden tot, bijvoorbeeld, lagere geluidbelastingen en verminderde concentraties schadelijke stoffen in de buitenlucht. De weging van de alternatieven verandert hier echter niet door. Daarbij heeft de minister betrokken dat het doortrekken van de A15 sowieso nadelige gevolgen voor de omgeving heeft door onder meer een hogere geluidbelasting en hogere concentraties schadelijke stoffen in de buitenlucht. Het gaat hierbij immers om de aanleg van een geheel nieuwe weg. Verder is van belang dat uit de Trajectnota/MER niet volgt dat het Doortrekkingsalternatief A15 Noord vanwege de gevolgen voor het milieu niet gerealiseerd zou kunnen worden.

Strijdbaar Angeren en anderen hebben gesuggereerd dat de minister al naar gelang het hem uitkomt uitgaat van hoge dan wel lage verkeersintensiteiten. Zij hebben daar geen concrete aanknopingspunten voor aangedragen, maar enkel erop gewezen dat het nieuwe verkeersmodel lagere verkeersintensiteiten berekent. Hetgeen Strijdbaar Angeren en anderen hebben aangevoerd, acht de Afdeling ontoereikend voor het oordeel dat de minister niet toereikend heeft gemotiveerd wat de oorzaak is van de verschillende verkeersintensiteiten en waarom de weging van de alternatieven daardoor niet verandert.

22.4. De betogen falen.

Regiocombi-alternatieven

23. GNMF betoogt dat de minister het Regiocombi-alternatief - het meest milieuvriendelijke alternatief - niet op goede gronden heeft afgewezen. GNMF stelt dat de minister twee nadelen van dit alternatief heeft genoemd die echter niet kwantitatief zijn onderbouwd. Het gaat om de beperkte bijdragen aan de robuustheid van het wegennet en de evacuatie routes.

Verder had volgens GNMF het openbaar vervoer in het Regiocombi-alternatief beter uitgewerkt moeten worden. GNMF had hier meer aan kunnen bijdragen tijdens de inspraak, maar die gelegenheid is niet geboden.

GNMF wijst verder op de verandering van het verkeersmodel en de lagere berekende verkeersintensiteiten. Daarom vindt zij een heroverweging van het Regiocombi-alternatief noodzakelijk.

- 23.1. Uit de Trajectnota/MER volgt - kort samengevat - dat de Doortrekkingsalternatieven beter scoren op de punten robuustheid van het netwerk en hoogwaterveiligheid dan de Regiocombi-alternatieven omdat zij voorzien in een nieuwe parallelle route voor doorgaand verkeer en een extra verbinding over het Pannerdensch Kanaal (paragraaf 4.2.12 respectievelijk 4.3).

GNMF heeft hiertegen geen concrete bezwaren aangedragen, maar alleen gesteld dat een kwantitatieve onderbouwing ontbreekt. De Afdeling ziet echter niet in waarom een kwantitatieve onderbouwing van de nadelen van het Regiocombi-alternatief voor een vergelijking van de alternatieven op de in aanmerking genomen aspecten nodig zou zijn.

- 23.2. In de Trajectnota/MER staat in paragraaf 3.5 dat voor de Regiocombi-alternatieven is uitgegaan van een zogenoemd "maximaal OV-pakket" met twintig maatregelen op het gebied van onder meer treinen, bussen en extra stations.

De Afdeling ziet geen reden voor het oordeel dat dit alternatief hiermee niet toereikend zou zijn uitgewerkt. GNMF heeft haar bezwaar op dit punt niet geconcretiseerd.

- 23.3. Verder stelt de Afdeling vast dat in de "Validatie MER" is toegelicht waarom het nieuwe verkeersmodel voor de minister de weging van de alternatieven niet verandert. GNMF heeft hiertegen geen concrete bezwaren naar voren gebracht.

- 23.4. Voor de weging van de alternatieven en de keuze van de minister voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord is in aanvulling op het voorgaande ook van belang dat de minister heeft toegelicht dat voor hem zwaarwegend is dat dit alternatief het beste scoort op de gevolgen voor de bereikbaarheid en de economie van de regio, de hoofddoelstelling van het project. Gelet hierop ziet de Afdeling in het betoog van GNMF geen aanleiding voor het oordeel dat de minister bij afweging van alle betrokken belangen niet in redelijkheid het tracébesluit heeft kunnen vaststellen.

24. [appellanten sub 14] betogen naar aanleiding van het wijzigingsbesluit dat de minister had moeten voorzien in het Regiocombi 1-alternatief. Uit de herziene verkeersprognoses volgt volgens hen dat het doortrekken van de A15 niet meer noodzakelijk is. Het Regiocombi 1-alternatief ontziet het Natura 2000-gebied "Rijntakken" en is veel goedkoper, omdat de twee viaducten en de brug over het Pannerdensch Kanaal niet nodig zijn.

- 24.1. Zoals hiervoor onder 22.3 is vastgesteld, heeft de minister in de "Validatie MER" toegelicht waarom het gewijzigde verkeersmodel voor het (ontwerp)tracébesluit voor hem de weging van de alternatieven niet verandert.

Over het voor het wijzigingsbesluit bijgewerkte verkeersmodel heeft de minister in het verweerschrift toegelicht dat dit hogere verkeersintensiteiten berekent dan het model dat bij het (ontwerp)tracébesluit is gehanteerd en dat dit geen verandering in de weging van de alternatieven brengt.

[appellanten sub 14] hebben hiertegen geen concrete bezwaren naar voren gebracht. Daarom geeft het betoog geen aanleiding voor het oordeel dat de minister het tracébesluit in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

- 24.2. Voor zover [appellanten sub 14] stellen dat het Regiocombi 1-alternatief voordelen biedt voor de natuurbescherming en de kosten, is van belang dat - zoals hiervoor onder 23.4 al is overwogen -

het Doortrekkingsalternatief A15 Noord voordelen heeft die voor de minister zwaarder wegen. De Afdeling ziet in het betoog van [appellanten sub 14] geen aanleiding voor het oordeel dat de minister bij afweging van alle betrokken belangen niet in redelijkheid het tracébesluit heeft kunnen vaststellen. Op de weging van de alternatieven in het licht van de eisen die voortvloeien uit de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) zal hierna onder 77 en verder worden ingegaan.

Robuustheid wegennet

25. GNMF is het niet eens met het standpunt van de minister dat als gevolg van het tracé de robuustheid van het wegennet in de regio toeneemt.

Hiertoe voert zij op de eerste plaats aan dat voor het onderliggende wegennet niet gezegd kan worden dat de robuustheid significant toeneemt, aangezien de berekende afname van de automobilititeit met 3 procent minimaal is.

Ten tweede is voor het hoofdwegennet ten onrechte alleen een kwalitatieve beschrijving van het effect op de robuustheid gegeven. Volgens GNMF is een kwantitatieve beschrijving mogelijk met behulp van de methode van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (hierna: KiM) in 'De betekenis van robuustheid' uit juli 2010. Hieruit volgt dat robuustheid niet automatisch toeneemt door het toevoegen van extra verbindingen. Met extra verbindingen kan de verkeerssituatie namelijk complexer worden, waardoor de kans op incidenten toeneemt en het netwerk dus kwetsbaarder wordt. Ook op het onderliggende wegennet en dan met name in Zevenaar wordt de situatie meer complex. Om een goed beeld te krijgen op de effecten van robuustheid, is een kwantitatieve beoordeling volgens GNMF noodzakelijk.

25.1. De minister stelt dat het tracé wel degelijk een significant effect heeft op de robuustheid van het wegennet. De bestaande situatie laat namelijk nog steeds een situatie met blijvende knelpunten zien. Dat volgt volgens de minister uit het Deelrapport Verkeer en uit de publieksrapportages van Rijkswaterstaat. De minister wijst op de afname in voertuigverliesuren die is berekend ten opzichte van de autonome situatie in 2030.

Verder kan volgens de minister in zijn algemeenheid ook worden gesteld dat het toevoegen van nieuwe schakels in het wegennet de robuustheid verbetert. Dit is zeker zo in een geval als dit, omdat er rond Arnhem een ringstructuur ontstaat. De minister wijst in dit verband op de rekenresultaten voor de restcapaciteit op het omliggende wegennet met en zonder het project. De intensiteit/capaciteit-verhoudingen liggen in de autonome situatie op de "ring rond Arnhem" (A12/A50/A15) hoger dan in de projectsituatie. De verbreding van bestaande wegen en de aanleg van een nieuwe schakel leiden hier dus tot extra restcapaciteit. Die constatering, in combinatie met het feit dat er een extra rivierkruising ontstaat in een gebied waar nauwelijks alternatieve routes voorhanden zijn, maakt het zonder meer aannemelijk dat het effect op de robuustheid positief is, aldus de minister.

Het door GNMF genoemde rapport van KiM maakt volgens de minister vooral duidelijk dat er veel haken en ogen zitten aan het kwantitatief bepalen van robuustheidseffecten en dat daarvoor geen standaardaanpak voorhanden is.

25.2. In paragraaf 4.4.3 van het Deelrapport Verkeer is beschreven waarom het tracé bijdraagt aan de robuustheid van het verkeersnetwerk. Er staat dat de robuustheid is bepaald op basis van de capaciteit op het traject zelf of op alternatieve routes gedurende incidenten. Het huidige hoofdwegennet in de regio Arnhem-Nijmegen is gevoelig voor storingen omdat het aantal rivierkruisende wegen beperkt is. Daarnaast vormt het wegvak A12 Grijsoord - Waterberg een verbindende schakel voor zowel verkeer in oost-westrichting als verkeer in noord-zuidrichting, waarvoor in de huidige situatie binnen het hoofdwegennet geen reëel alternatief is. Eenzelfde kwetsbaarheid geldt voor de brug over de Nederrijn in de A50 voor noord-zuidverkeer. Binnen de regio functioneert de Pleijroute bij incidenten als alternatieve route. In de spitsuren blijft deze weg

zwaar belast, maar door de aanleg van de A15 neemt de hoeveelheid verkeer per etmaal op de Pleijroute met 9 procent af.

Verder staat in het Deelrapport dat het tracé voorziet in een nieuwe parallelle route voor doorgaand verkeer dat via de regio Arnhem - Nijmegen rijdt. Dat geldt ook voor de regionale verkeersafwikkeling in de oost-westrichting tussen het zuidelijk deel van de regio Arnhem - Nijmegen en de Liemers/Achterhoek/Duitsland. Omdat het verkeer niet meer afhankelijk is van één verbinding ontstaat er ook meer robuustheid om incidenten op te vangen op de A12-A50 of de Pleijroute. De A15 tussen knooppunt Valburg en Oudbroeken heeft hier ook voldoende restcapaciteit voor. De verbreding van de A12 tussen Duiven en Oud-Dijk verkleint de kans dat de volledige rijbaan moet worden afgesloten bij calamiteiten.

Als de A15 door incidenten tijdelijk niet beschikbaar is doet de situatie zich voor zoals hierboven al voor de huidige situatie beschreven is. Hoewel de A12 Duiven - Oud Dijk binnen het project verbreed wordt, blijft de route via de A50-A12 zwaar belast en is er beperkte restcapaciteit.

In het Deelrapport Verkeer staat dat de extra verbinding over het Pannerdensch Kanaal en de extra verbinding parallel aan de A12 langs Arnhem de robuustheid van het wegennet in de regio van zowel het hoofdwegennet als het regionale wegennet aanzienlijk vergroten.

25.3. Niet in geschil is dat in het Deelrapport Verkeer de gevolgen van het tracé voor de robuustheid van het wegennet niet kwantitatief zijn bepaald. Anders dan GNMF kennelijk meent, geldt dit ook voor het onderliggende wegennet.

Hoewel er met het oog op de bepaling van de robuustheid van het wegennet geen exacte berekeningen voor verkeer zijn gemaakt, heeft de minister gemeend een gemotiveerde afweging te kunnen maken. Hij heeft daarbij van belang geacht hetgeen in het Deelrapport Verkeer is vermeld over de vermindering van het aantal voertuigverliesuren (tabel 11) en de ontwikkeling van de intensiteit/capaciteit-verhouding (tabel 10). De daarin vermelde waarden ondersteunen het standpunt van de minister dat door het tracé de congestie in de regio vermindert en de capaciteit op het wegennet toeneemt als gevolg waarvan ook de robuustheid toeneemt. GNMF heeft deze bevindingen uit het Deelrapport Verkeer op zich beschouwd niet betwist. De enkele omstandigheid dat een robuustheidsberekening mogelijk is met behulp van de methode van het KIM, maakt niet dat de minister niet op basis van voormelde gegevens tot een voldoende gemotiveerd oordeel kon komen over de robuustheid van het wegennet. Gelet hierop volgt de Afdeling GNMF niet in haar stelling dat de minister niet toereikend heeft gemotiveerd dat het tracé de robuustheid van het wegennet in de regio Arnhem-Nijmegen vergroot. Hetgeen GNMF heeft aangevoerd over de berekende afname van drie procent acht de Afdeling niet bepalend omdat, zoals hiervoor is overwogen, de afweging van de minister niet berust op exacte berekeningen voor verkeer.

Om deze redenen faalt het betoog.

Ontlasten Pleijroute

26. GNMF betoogt dat het tracé niet leidt tot het ontlasten van de Pleijroute, terwijl dit een van de belangrijkste doelstellingen van het project is. Zij stelt hiertoe ten eerste dat het aantal voertuigen dat in de toekomst de brug over de Nederrijn passeert 8 procent toeneemt ten opzichte van 2015. Ten tweede stelt GNMF dat het opmerkelijk is dat op de doorgetrokken A15 in 2030 slechts 32.000 voertuigen per etmaal het Pannerdensch Kanaal passeren. In het ontwerp-tracébesluit was dit nog 45.000, een verschil van 40 procent.

26.1. De minister stelt dat het ontlasten van de Pleijroute niet zozeer een projectdoelstelling is. Het hoofdwegennet heeft problemen met doorstroming, capaciteit en betrouwbaarheid en die werken door op het onderliggende wegennet zoals de Pleijroute. Dit heeft een negatief effect op de bereikbaarheid.

Het tracé heeft volgens de minister wel het gevolg dat de Pleijroute ontlast wordt. Weliswaar is in de toekomstige situatie, zoals GNMF aanvoert, het aantal voertuigen op deze weg 8 procent hoger dan in 2015, maar in vergelijking met de autonome situatie is er een afname van 9 procent.

Verder acht de minister van belang dat door realisering van het tracébesluit een afname van verkeer op de John Frostbrug en de Nelson Mandelabrug ontstaat. Hier rijdt verkeer dat de Pleijroute in de autonome situatie vermijdt. De daling van het verkeer op deze stadsbruggen en daarmee ook de daling van het verkeer dat via de centrumring rijdt, komt doordat er ruimte op de Pleijroute ontstaat. De Pleijroute wordt dus door het project ViA15 ontlast. Weliswaar wordt een deel van de ruimte weer ingenomen door verkeer dat in de huidige situatie door de stad reed, maar die verschuiving is volgens de minister voor de leefbaarheid in Arnhem een belangrijk voordeel.

26.2. In de Startnotitie uit 2008 staat in paragraaf 2.1 de probleemanalyse (p. 9). Er zijn in de regio Arnhem-Nijmegen verschillende verkeersproblemen. Files op de Pleijroute zijn daar een onderdeel van. Uit de projectdoelstelling in paragraaf 2.4 volgt niet dat - zoals GNMF stelt - het ontlasten van de Pleijroute een van de belangrijkste projectdoelstellingen is. Dit neemt niet weg dat de minister het verminderen van de verkeersbelasting op deze route uitdrukkelijk heeft genoemd in het Standpunt waarin hij heeft gekozen voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord, dat in het tracébesluit verder is uitgewerkt.

In het Deelrapport Verkeer staat dat in de autonome situatie in 2033 op de "N325 Pleijweg op brug Nederrijn" 90.000 voertuigen zullen rijden (p. 15). Volgens tabel 7 op p. 22 neemt dat aantal in de projectsituatie af met 9 procent tot 82.000. Deze getallen zijn door GNMF niet betwist. De minister stelt dus terecht dat de Pleijroute wordt ontlast door het tracé. Daarom faalt het betoog.

Brug over Pannerdensch Kanaal

27. [appelanten sub 20], [appellant sub 31], Strijdbaar Angeren en anderen, Stichting Milieuvrienden Duiven, [appellanten sub 8], GNMF en [appellant sub 44] hebben beroepsgronden aangevoerd tegen de beslissing van de minister om in het tracébesluit te voorzien in een brug over het Pannerdensch Kanaal. Zij hebben verschillende beroepsgronden aangevoerd die ertoe strekken dat ter plaatse moet worden voorzien in een tunnel. Op die beroepsgronden wordt hierna ingegaan.

- milieueffectrapport en advies Commissie m.e.r.

28. Strijdbaar Angeren en anderen en [appellant sub 31] betogen dat aan het tracébesluit geen deugdelijk milieueffectrapport ten grondslag ligt. Zij wijzen hiertoe op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.), waaruit volgens hen volgt dat een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal als volwaardig alternatief in het milieueffectrapport had moeten worden onderzocht.

Ter zitting hebben Strijdbaar Angeren en anderen toegelicht dat hun betoog over het milieueffectrapport voor het overige zo moet worden begrepen dat de minister vanwege alle kritiek die de Commissie m.e.r. op de Trajectnota/MER heeft geuit een volledig nieuw milieueffectrapport had moeten maken, dat hij vervolgens ter advisering had moeten voorleggen aan de Commissie m.e.r. en voor inspraak ter inzage had moeten leggen. Als voorbeeld hebben zij erop gewezen dat volgens de Commissie de probleemanalyse onvoldoende inzicht geeft. De "Validatie MER" die de minister heeft gemaakt, vinden Strijdbaar Angeren en anderen wat dit alles betreft onvoldoende.

28.1. De minister stelt dat in de Trajectnota/MER uitvoerig onderzoek is gedaan naar de verschillende uitvoeringsvarianten binnen de locatie-alternatieven, waaronder de verschillende tunnelvarianten.

Deze tunnelvarianten zijn volgens de minister naast de brugvariant in alle deelrapporten betrokken bij de verschillende milieuonderdelen en effectscores.

Ter zitting heeft de minister gesteld dat in onder meer de zienswijzennota van de Trajectnota/MER is ingegaan op het advies van de Commissie m.e.r. De "Validatie MER" heeft hier niets mee te maken en is opgesteld om te beoordelen of het nieuwe verkeersmodel leidt tot andere conclusies dan de Trajectnota/MER. Dat is niet het geval, aldus de minister ter zitting.

28.2. In de Trajectnota/MER staat dat in het kader van het oplossen van de verkeersproblemen in de regio Arnhem - Nijmegen verschillende alternatieven zijn gezien. Dit zijn het Doortrekkingsalternatief A15 Noord, het Doortrekkingsalternatief A15 Zuid, het Bundelingsalternatief A15, het Regiocombi(structuur)alternatief 1 en het Regiocombi(structuur)alternatief 2. Voor de alternatieven Doortrekking Noord en Zuid en Bundeling is volgens Tabel 3-1 van de Trajectnota/MER uitgegaan van een brug over het Pannerdensch Kanaal. Wel zijn voor deze alternatieven verschillende uitvoeringsvarianten gezien, waaronder de uitvoeringsvariant tunnel als kruising van het Pannerdensch Kanaal.

In paragraaf 6.4 van de Trajectnota/MER is de 'Uitvoeringsvariant tunnel onder het Pannerdensch Kanaal' uitgewerkt. In deze paragraaf is voor de drie manieren waarop een tunnel kan worden uitgevoerd (boortunnel met kanteldijken, boortunnel met coupurekeringen en een zinktunnel) ingegaan op verschillende aspecten en een vergelijking gemaakt met de brugvariant. Voor de boortunnel met kanteldijken en boortunnel met coupurekeringen betreft dit de aspecten hoogwaterveiligheid, ruimtelijke structuur, geluid, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie, sociale aspecten en kosten. De resultaten zijn neergelegd in Tabel 6-4. De permanente effecten van een zinktunnel wijken volgens de Trajectnota/MER niet af van die van een boortunnel.

28.3. In paragraaf 2.3 van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van 3 november 2011 staat dat in de Trajectnota/MER de tunnelvariant in de eindtabel niet is vergeleken met andere alternatieven. De tunnelvariant is weliswaar beschreven in hoofdstuk 6 van de Trajectnota/MER, maar volgens de Commissie zijn de effecten op natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatie slechts summier beschreven. De Commissie adviseert om de alternatieven met de tunnelvariant als volwaardige alternatieven op te nemen in Tabel S-1 'Effectbeoordeling Alternatieven', en in de effectbeschrijving de positieve baten voor natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatie van de tunnelvarianten in vergelijking met de brugvarianten mee te nemen.

28.4. De Afdeling wijst erop dat in deze procedure ter beoordeling staat of het tracébesluit wat betreft de Trajectnota/MER voldoet aan - voor zover hier van belang - artikel 7.10, eerste lid, (oud) van de Wet milieubeheer. In dit kader is van belang dat de Trajectnota/MER een beschrijving van alternatieven bevat, inclusief verschillende tunnelvarianten. Deze beschrijving omvat ook de relevante gevolgen voor het milieu van die varianten. De Trajectnota/MER voldoet daarmee aan de onderdelen d, e en f van vernoemd artikellid. Het advies van de Commissie m.e.r. doet hier niet aan af.

28.5. Het door Strijdbaar Angeren en anderen genoemde voorbeeld van de volgens hen verstreckende kritiek van de Commissie m.e.r. gaat over de "Probleemanalyse en doelbereik alternatieven" in paragraaf 2.1 van het advies. In het advies staat hierover als samenvattende conclusie:

"De Commissie adviseert om in de toelichting op het standpunt bij de probleemanalyse ook een herkomst- en bestemmingsanalyse van het verkeer op te nemen. Maak duidelijk of en in welke mate de bereikbaarheid op het onderliggende (regionale) wegennet in positieve of negatieve zin verandert."

28.6. In de "Validatie MER" is dit advies aangehaald in de paragraaf over de gevolgen van het nieuwe verkeersmodel op het doelbereik van de alternatieven wat betreft het verkeer en het

onderliggende wegennet (p. 12). Vervolgens is toegelicht hoe aan het advies gevolg is gegeven. De conclusie luidt:

"Het oplossend vermogen voor de problemen op het onderliggend wegennet van de onderzochte alternatieven is in de TN/MER en deze MER validatie inzichtelijk gemaakt en beoordeeld via verschillende criteria die allen gerelateerd zijn aan de specifieke onderdelen uit [de] probleemstelling:

- De dagelijkse problemen op het onderliggende wegennet worden via het criterium "Bekorten van de files" in beeld gebracht, waarbij de reistijd op het onderliggend wegennet voor het gehele studiegebied is gehanteerd.
- De overbelasting op de N325 (Pleijroute) als onderdeel van het onderliggende wegennet is in beeld gebracht met het criterium "Verminderen verkeersdruk Pleijroute", waarbij de intensiteiten op de brug over de Nederrijn is gehanteerd.
- De kwetsbaarheid van het wegennet voor verstoringen of een calamiteit met het criterium "Verbeteren robuustheid", waarbij als onderdeel van de beoordeling voor het onderliggende wegennet de intensiteit op de brug N325 over de Nederrijn is gehanteerd."

28.7. Gelet hierop mist het betoog van Strijdbaar Angeren en anderen feitelijke grondslag voor zover het ervan uitgaat dat de minister geen gevolg heeft gegeven aan het advies van de Commissie m.e.r. over de probleemanalyse en het doelbereik van de alternatieven voor het onderliggende wegennet.

28.8. Verder stelt de Afdeling vast dat de minister in paragraaf 2.5 van de toelichting van het tracébesluit puntsgewijs heeft gereageerd op de adviezen van de Commissie m.e.r. Strijdbaar Angeren en anderen hebben hiertegen geen concrete bezwaren naar voren gebracht. Het betoog geeft dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de Trajectnota/MER en de "Validatie MER" niet voldoen aan de inhoudelijke vereisten die de Wet milieubeheer in dit geval aan het milieueffectrapport stelt.

28.9. Over de procedurele bezwaren van Strijdbaar Angeren en anderen tegen het maken van een "Validatie MER" in plaats van het maken van een geheel nieuw milieueffectrapport overweegt de Afdeling als volgt. De minister was op grond van artikel 7.27, tweede lid, (oud) van de Wet milieubeheer verplicht om na te gaan of de gegevens die in de Trajectnota/MER zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd in verband met een aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden waarvan bij het maken van de Trajectnota/MER is uitgegaan. De minister heeft aan deze verplichting gevolg gegeven met de "Validatie MER" en op basis daarvan geconcludeerd dat de Trajectnota/MER nog steeds aan het tracébesluit ten grondslag kan worden gelegd. Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen, ziet de Afdeling geen reden om aan dit standpunt te twifelen. Daarom mocht de minister volstaan met het maken van de "Validatie MER" en was hij niet verplicht om een nieuwe procedure voor het maken van een milieueffectrapport te volgen.

- kosten en toezeggingen

29. [appellanten sub 20], [appellant sub 31], Strijdbaar Angeren en anderen, Stichting Milieuvrienden Duiven, [appellanten sub 8], GNMF en [appellant sub 44] zijn het niet eens met de beslissing van de minister om in het tracébesluit te voorzien in een brug over het Pannerdensch Kanaal. Zij willen in plaats daarvan een tunnel.

Een aantal van hen wijst erop dat het tracé van de verlengde A15 grotendeels gelijk loopt aan dat van de Betuweroute die wel met een tunnel het Pannerdensch Kanaal kruist. Volgens Strijdbaar

Angeren en anderen hebben de minister en enkele Kamerleden bij de besluitvorming over de tunnel voor de Betuweroute uitspraken gedaan op basis waarvan betrokkenen erop mochten vertrouwen dat ook de verlengde A15 in een tunnel zou worden gelegd.

Verder stellen Strijdbaar Angeren en anderen dat een brug alle investeringen in de tunnel voor de Betuweroute zinloos maakt. Die investeringen zijn gedaan om de omgeving te beschermen. Voor de omgeving ontstaan nu onaanvaardbare gevolgen.

Meerdere appellanten zijn niet overtuigd van de stelling van de minister dat een tunnel veel duurder is dan een brug. Zij betogen - kort samengevat - dat de meerkosten niet voldoende inzichtelijk zijn gemaakt. Ook is naar voren gebracht dat de 'Expertgroep A15' op verzoek van de gemeente Lingewaard heeft berekend dat een tunnel past binnen het gestelde budget.

29.1. De minister bestrijdt dat er over een tunnel voor de ViA15 aan hem toe te rekenen concrete, ondubbelzinnige toezeggingen zijn gedaan door een daartoe bevoegd persoon, waaraan rechtens te honoreren verwachtingen kunnen worden ontleend. De tunnel voor de Betuweroute was destijds niet wettelijk vereist, maar er kon extra geld voor beschikbaar gemaakt worden. Dat geld is er nu niet.

Verder stelt de minister dat de meerkosten van een tunnel €210 miljoen bedragen voor de aanleg en €5 miljoen per jaar voor het beheer en het onderhoud. De gedetailleerde specificatie van de meerkosten bevat aanbestedingsgevoelige informatie en is daarom vertrouwelijk. De kostenraming is gemaakt met een vergelijkbare methode als is gebruikt voor de Rijnlandroute en de Rotterdamsebaan. Uit de gunning van die projecten is gebleken dat de ramingen goed aansluiten bij wat de markt berekent. De minister ziet hierin steun voor de conclusie dat de raming van de meerkosten voor de tunnelvariant voor de ViA15 nog steeds valide is.

Verder stelt de minister dat de 'Expertgroep A15' ten onrechte tot de conclusie is gekomen dat het project met een tunnel binnen het taakstellend budget kan worden gerealiseerd. Er ontbreekt namelijk een groot aantal kostenposten en de risicoreservering is te laag ingeschat. Het belangrijkste is volgens de minister echter dat zowel de kosten van de bouw van de tunnel als van de wegvakken op de A12 en A15 niet realistisch zijn. In totaal is de raming van de 'Expertgroep A15' zo'n €200 miljoen te laag.

29.2. De Afdeling acht het zonder meer aannemelijk dat een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal voor de verlengde A15 substantieel duurder is dan een brug. Daarom kan en zal zij in het midden laten wat er is van de discussie over de details van de meerkosten. De kosten van een object zoals een tunnel behoren tot de belangen die de minister moet meewegen in zijn besluitvorming over infrastructuur op grond van de Tracéwet, net zoals de gevolgen die daaruit kunnen voortvloeien voor het landschap en omwonenden. De minister heeft al deze belangen in zijn afweging betrokken. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister bij de afweging van alle betrokken belangen, waaronder de kosten, de voorkeur kunnen uitspreken voor een brug over het Pannerdensch Kanaal. Dit neemt uiteraard niet weg dat de brug overigens moet voldoen aan alle toepasselijke wettelijke vereisten. Of dat het geval is, komt later in deze uitspraak aan de orde bij de verschillende aspecten die hierbij van belang zijn (zoals de natuurbescherming).

29.3. Voor een geslaagd beroep op het vertrouwensbeginsel is vereist dat de betrokkene aannemelijk maakt dat van de zijde van de overheid toezeggingen of andere uitlatingen zijn gedaan of gedragingen zijn verricht waaruit de betrokkene in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs kon en mocht afleiden of en zo ja, hoe het bestuursorgaan in een concreet geval een bevoegdheid zou uitoefenen.

29.4. Strijdbaar Angeren en anderen hebben gewezen op de volgende uitlatingen van enkele Kamerleden en de minister in het Kamerdebat van 28 juni 1995 over de Betuweroute (Handelingen 1994-1995, nr. 93, p. 5613-5660):

- Schutte (GPV): "Een politiek probleem kan ook gelegen zijn in de relatie met rijksweg 15. Als deze weg wordt doorgetrokken, lijkt het na de aanleg van een spoortunnel nauwelijks meer mogelijk, te kiezen voor een brug voor het autoverkeer. Worden de meerkosten dan niet zo hoog, dat een keuze voor een spoortunnel nu welhaast onvermijdelijk gevolgd moet worden door een keuze voor een autotunnel later of voor het afzien van de doortrekking van de A15?" (p. 5616)

- Stellingwerf (RPF): "Ik ben het eens met de heer Crone dat zo'n brug tot een enorme versnippering leidt en dat wij dat eigenlijk moeten zien te voorkomen. Wij vinden dat dit dan wel op een goede manier moet gebeuren. Die A15 zit er ook nog aan te komen. Daarmee zegt hij dus eigenlijk ook impliciet dat er in de toekomst nooit een brug in de A15 kan komen, die eveneens langs het gebied van de Gelderse Poort gaat. Dat zou eigenlijk betekenen dat het bij een doortrekking van de A15 ook via een tunnel zal moeten gebeuren.

(...)

Maar toch, u [Crone (PvdA)] trekt nu de conclusie dat een tunnel voor het spoor veel beter zou zijn. Daarmee zegt u eigenlijk ook impliciet: als er ooit een weg komt, dan moet het ook via een tunnel." (p. 5623-5624)

- Crone (PvdA): "Ja, en het is ook omgekeerd zo. Als je over twintig jaar daar een weg zou willen hebben, en geen andere oplossing vindt - terwijl die er zijn - ook dan heb je de plicht om te zeggen: goh, ligt er nu al een brug, dan moeten wij die weg ook maar hoog doen. Nee, zo werkt het toch niet!" (p. 5624)

- Minister Jorritsma-Lebbink: "De heer Leers vroeg of er door de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal ook een tunnel voor de A15 moet komen. Als het een tunnel wordt, is het weinig voorstelbaar dat er vervolgens een brug voor de A15 komt, tenminste als daar de doortrekking van de A15 komt. Ook hierover hebben wij nog geen helderheid." (p. 5637)

29.5. Uit deze uitlatingen kan naar het oordeel van de Afdeling niet worden afgeleid dat de minister zijn bevoegdheden op grond van de Tracéwet zo zou gaan uitoefenen dat als hij zou besluiten tot het doortrekken van de A15 daarbij zou worden voorzien in een kruising van het Pannerdensch Kanaal met een tunnel en niet met een brug. De Kamerleden en de minister bespraken de implicaties die de besluitvorming over de Betuweroute volgens hen kon hebben voor de toekomstige besluitvorming over het verlengen van de A15. Dat de minister het "weinig voorstelbaar" vond dat er naast een tunnel voor de Betuweroute een brug voor de A15 zou komen, is niet meer dan een inschatting van de minister op dat moment en is geen mededeling waarmee wordt aangekondigd hoe hij zijn bevoegdheden op grond van de Tracéwet zal gaan gebruiken bij het verlengen van de A15.

29.6. Strijdbaar Angeren en anderen hebben ook gewezen op de "precedentwerking" voor andere projecten waarover de minister van Verkeer en Waterstaat schrijft in de Kamerbrief van 26 juni 1995 (TK 1994-1995, 22 589, nr. 93, p. 3). Dit slaat volgens hen op het doortrekken van de A15. De brief gaat over de wens van de Tweede Kamer om de Betuweroute het Pannerdensch Kanaal te laten kruisen met een tunnel en de mogelijkheden voor het dekken van de meerkosten daarvan binnen het bestaande budget. De minister constateert dat de landschappelijke en ecologische inpassing van de Betuweroute versoberd zal moeten worden en dat daarom verspreid langs het tracé ruim 1000 ha natuurgebied en 70 ha grootschalig recreatiegebied in waarde achteruit zal gaan, waarvoor dan geen compensatie mogelijk zal zijn (p. 2). Daarop volgt de door appellanten bedoelde passage:

"Het moge duidelijk zijn dat het eenzijdig ten behoeve van de tunnel aanwenden van deze gelden het principe, de uitgangspunten en de vastgestelde uitwerkingsrichtlijnen van compensatie in dit concrete geval aantasten. Het bergt bovendien het risico in zich van precedentwerking naar

toekomstige projecten."

29.7. De precedentwerking waarvan hier sprake is, betreft het bezuinigen op landschappelijke en ecologische compensatie ten behoeve van de tunnel. De minister doet met deze passage (en de rest van de brief) geen toezegging over het aanleggen van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal voor de verlengde A15.

29.8. Het betoog slaagt niet.

Sluipverkeer Helhoek (Groessen)

30. [appellant sub 7], [appellant sub 12], [appellant sub 13], [appellant sub 22], [appellante sub 26] en [appellant sub 24] betogen dat het tracébesluit had moeten voorzien in maatregelen tegen sluipverkeer over de Helhoek in Groessen van en naar de op- en afrit van de A15.

30.1. De minister stelt dat de verkeersgegevens over het onderliggende wegennet afkomstig zijn uit de Regionale Verkeer- en Milieukaart 2016 van de Provincie Gelderland. Het uitgangspunt hierin is dat de Helhoek voor doorgaand verkeer wordt afgesloten en dat de weg alleen nog toegankelijk is voor bestemmingsverkeer. De gemeente Duiven is de wegbeheerder van deze weg. Zij heeft reeds verklaard de Helhoek af te willen sluiten voor doorgaand verkeer. De precieze uitvoering en plaats van de maatregelen worden door de gemeente uitgewerkt, in overleg met de bewoners. Zo is door bewoners gevraagd te voorzien in een bypass ten behoeve van incidentele bezoekers. Voor de maatregelen wordt daarnaast een verkeersbesluit vastgesteld door de gemeente Duiven. Met deze besluitvorming door de gemeente Duiven als wegbeheerder is niet-aanvaardbare toename van verkeer door Helhoek volgens de minister toereikend geborgd.

30.2. De Helhoek in Groessen ligt binnen de grenzen van het tracébesluit voor zover het gaat om de kruising met de verlengde A15 met een viaduct (kunstwerk 39) en de aansluiting op en kruising met aansluiting 40 (Duiven/Zevenaar).

Niet in geschil is dat de Helhoek wordt beheerd door de gemeente Duiven. Verder is niet in geschil dat de weg voor doorgaand verkeer moet worden afgesloten, maar dat daarvoor verschillende mogelijkheden zijn. De Afdeling acht het niet aannemelijk dat de te treffen maatregelen per definitie binnen de grenzen van het tracébesluit en bij de aanleg van het tracé getroffen moeten worden. Onder deze omstandigheden was de minister niet verplicht om zelf in het tracébesluit in maatregelen te voorzien om de Helhoek voor doorgaand verkeer af te sluiten. Daarom faalt het betoog.

Opheffing bestaande aansluiting 29 Zevenaar ('De Griethse Poort')

31. Argus A15 Zevenaar betoogt dat de minister in het tracébesluit ten onrechte de bestaande aansluiting 29 van de A12 in Zevenaar opheft. Dit leidt volgens haar waarschijnlijk tot een verandering van de verkeersstromen en daardoor tot een aantasting van het woon- en leefklimaat in Zevenaar. De minister stelt dat de opheffing nodig is voor de veiligheid en de doorstroming, maar een kwantitatieve onderbouwing daarvan ontbreekt.

Argus A15 Zevenaar wijst er verder op dat volgens de zienswijzennota de provincie Gelderland een inpassingsplan voorbereidt met verkeersmaatregelen die verband houden met de aanleg van het tracé. Deze maatregelen hadden volgens de Stichting in het tracébesluit moeten worden beschreven en beoordeeld.

31.1. Volgens de minister was het mogelijk om de bestaande aansluiting 29 te handhaven, maar hebben de gemeenten Zevenaar en Montferland en de provincie Gelderland de voorkeur voor de nieuwe aansluiting Zevenaar-Oost. Die zorgt namelijk voor een betere bereikbaarheid van het bedrijventerrein 7Poort en een betere ontsluiting van Didam. Het daarnaast handhaven van de

bestaande aansluiting vindt de minister ongewenst. Twee aansluitingen op korte afstand van elkaar brengen namelijk de doorstroming op de A12 in gevaar. Filevorming ontstaat vaak juist bij aansluitingen, omdat dit locaties zijn met veel rijstrookwisselingen, aldus de minister.

Verder stelt de minister dat de milieugevolgen van de aansluitingen op het onderliggende wegennet in Zevenaar in de onderzoeken van het tracébesluit zijn betrokken voor zover het gaat om verkeer binnen de tracégrenzen, die ophouden bij de bebouwde kom. De aanpassingen van de wegen binnen de bebouwde kom van Zevenaar zijn mogelijk gemaakt met een inpassingsplan van de provincie Gelderland. De aanpassingen van de N810 (Arnhemseweg) waren overigens al noodzakelijk vanwege de verwachte autonome verkeersgroei. De gevolgen van het verkeer binnen de bebouwde kom zijn in het kader van het inpassingsplan beoordeeld, aldus de minister.

31.2. Het tracébesluit voorziet in het opheffen van de bestaande aansluiting 29 ten noorden van Zevenaar en het aanleggen van een nieuwe aansluiting 29 Zevenaar-Oost. Deze nieuwe aansluiting wordt via de Hengelder verbonden met de N336 die door Zevenaar loopt. Aan de westkant van Zevenaar voorziet het tracébesluit in een aansluiting van de N810 (Arnhemseweg) op de verlengde A15.

De gedeeltes van de Hengelder en de Arnhemseweg waarop het tracé aansluit, zijn onderdeel van het provinciaal inpassingsplan "Arnhemseweg en Hengelder (gemeente Zevenaar)". De Arnhemseweg kan op basis hiervan worden verbreed van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Het inpassingsplan is na de uitspraak van de Afdeling van 26 september 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3099, onherroepelijk geworden.

31.3. De gevolgen voor het woon- en leefklimaat nabij de Hengelder en de Arnhemseweg heeft de minister betrokken bij de vaststelling van het tracébesluit voor zover deze wegen binnen de tracégrens liggen. Zo is de geluidbelasting beoordeeld aan de hand van de Wet geluidhinder in het rapport "Akoestisch onderzoek. Onderliggend wegennet ViA15" van februari 2017. Argus A15 Zevenaar heeft geen concrete bezwaren aangevoerd tegen deze beoordeling van de minister. Daarom bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het tracébesluit wat betreft de daarin betrokken gedeeltes van de Hengelder en Arnhemseweg verenigbaar is met een goed woon- en leefklimaat voor de omgeving.

31.4. De gevolgen voor de omgeving van het wegverkeer dat rijdt op de Hengelder en Arnhemseweg voor zover deze wegen in het inpassingsplan zijn betrokken, hadden in de procedure tegen dat besluit aan de orde gesteld kunnen en moeten worden. De minister was niet verplicht om deze weggedeelten in het tracébesluit te betrekken. Zij zijn immers onderdeel van het onderliggende (regionale) wegennet en geen hoofdwegen waarop de Tracéwet van toepassing is.

31.5. Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat de minister in redelijkheid heeft kunnen voorzien in de nieuwe aansluiting 29 Zevenaar-Oost.

NATUUR

Inleiding

32. De aangevoerde gronden over natuur hebben betrekking op gebiedsbescherming op grond van de Wnb, soortenbescherming op grond van de Wnb, bescherming van houtopstanden op grond van de Wnb en gemeentelijke regelgeving, het stiltegebied "Weide Oude Rijstrangen" en het Gelders Natuurnetwerk.

GNMF heeft verwezen naar het door haar overgelegde rapport "Second opinion-onderzoek ecologie en natuurbescherming inzake het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)" van EcoNatura. Hierna wordt eerst ingegaan op de betekenis van dit rapport voor de beoordeling van de beroepsgronden over gebieds- en soortenbescherming.

Betekenis rapport EcoNatura

33. In het rapport van EcoNatura is onder het kopje "werkwijze" toegelicht dat onderzoek is gedaan naar de ecologische effecten van het tracé, waarbij "een landschapsecologische benadering [wordt] toegepast met daarbinnen een wegen-ecologische benadering (afgeleid van de discipline road ecology) met oog op duurzaam behoud en versterking van planten- en dierpopulaties." EcoNatura noemt haar eigen aanpak holistisch en die van de minister technocratisch.

De Afdeling stelt voorop dat het aan de minister is om te onderbouwen dat het tracébesluit voldoet aan de relevante rechtsregels over natuurbescherming. Voor de bescherming van Natura 2000-gebieden zijn regels gesteld in de Tracéwet en de Wnb. Daaruit volgt dat de minister in dit geval een passende beoordeling moest maken, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor de betrokken gebieden. Voor de soortenbescherming moest de minister beoordelen of de daarvoor gestelde regels in hoofdstuk 3 van de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staan.

In het "Deelrapport ecologie: passende beoordeling" van 15 februari 2017 (hierna: het Deelrapport gebiedsbescherming (2017)) zijn twee Natura 2000-gebieden betrokken, "Rijntakken" en "Veluwe". Kort samengevat is in dit rapport als volgt te werk gegaan. Eerst zijn de instandhoudingsdoelstellingen voor deze gebieden opgesomd. Daarna is beschreven welke effecten in dit geval zouden kunnen ontstaan en toegelicht met welke methoden de effecten worden bepaald en beoordeeld. De mogelijke effecten zijn ruimtebeslag, versnippering en barrièrewerking, verstoring, enzovoort. Vervolgens zijn de relevante effecten beoordeeld in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken habitattypen en -soorten. Hierbij is tevens ingegaan op mogelijke cumulatie van effecten. Ook is beschreven met welke mitigerende maatregelen negatieve effecten kunnen worden voorkomen.

In het "Deelrapport soortenbescherming: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland" van 15 februari 2017 (hierna: Deelrapport soortenbescherming) is met een min of meer vergelijkbare aanpak beoordeeld of de uitvoering van het tracébesluit kan leiden tot overtredingen van verbodsbepalingen over soortenbescherming in de Wnb en of die door midden van mitigerende maatregelen voorkomen kunnen worden. Voor zover dat niet het geval is, is beoordeeld of een ontheffing kan worden verleend.

Naar het oordeel van de Afdeling is de gevolgde aanpak in de twee Deelrapporten in beginsel geschikt om te beoordelen of het tracébesluit voldoet aan de relevante rechtsregels over gebieds- en soortenbescherming. In de hierna volgende bespreking van de beroepsgronden wordt het rapport van EcoNatura alleen betrokken voor zover het concrete betwistingen van de Deelrapporten bevat die van belang zijn voor de vraag of de beoordeling door de minister in overeenstemming is met het hiervoor geschetste juridische kader.

Gebiedsbescherming

Inleiding

34. De minister heeft op basis van de Trajectnota/MER geconcludeerd dat niet bij voorbaat kan worden uitgesloten dat het tracébesluit significante gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. Daarom heeft hij het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) laten maken.

Daarnaast heeft de minister wat betreft de mogelijke gevolgen van de neerslag van stikstofverbindingen op Natura 2000-gebieden gebruik gemaakt van de passende beoordeling die voor het PAS is gemaakt. In het PAS was voor de stikstofdepositie vanwege het tracé zogenoemde ontwikkelingsruimte gereserveerd. Deze ontwikkelingsruimte heeft de minister in het tracébesluit toegedeeld.

De minister heeft zich bij het vaststellen van het tracébesluit op het standpunt gesteld dat hij uit het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) en de passende beoordeling van het PAS de zekerheid heeft verkregen dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet zullen worden aangetast. Wat de stikstofdepositie betreft, voldoet dat besluit volgens de minister daarom aan artikel 13, negende lid, van de Tracéwet, in relatie met artikel 2.9, eerste lid, van de Wnb. Wat de andere mogelijke gevolgen betreft, voldoet het besluit volgens de minister aan artikel 13, achtste lid, van de Tracéwet, gelezen in relatie met artikel 2.8, eerste en derde lid, van de Wnb.

35. Meerdere appellanten hebben aangevoerd dat het PAS in strijd is met de Wnb, zoals die moet worden uitgelegd in het licht van de Habitatrichtlijn (nr. 1992/43/EEG) en de rechtspraak daarover van het Hof van Justitie. Volgens hen mocht de minister het besluit van 24 februari 2017 daarom niet mede baseren op de passende beoordeling die voor het PAS is gemaakt.

De Afdeling heeft de behandeling van de beroepen aangehouden in afwachting van de antwoorden die het Hof zou geven op de zogenoemde prejudiciële vragen die de Afdeling over het PAS had gesteld in de uitspraak van 17 mei 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:1259).

36. De minister wilde voorkomen dat hierdoor de behandeling van de beroepen verdere vertraging zou oplopen en heeft daarom het "Deelrapport ecologie: Aanvullende passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie" van 22 januari 2019 laten maken (hierna: Deelrapport gebiedsbescherming (2019)). Het doel hiervan is de ecologische gevolgen van de toename van stikstofdepositie op beschermde gebieden als gevolg van het tracé te beoordelen zonder daarbij het PAS te betrekken.

De minister stelt op grond van het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) dat de toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van het tracé toch kan leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van die gebieden. De minister is van mening dat het tracé desondanks mogelijk gemaakt kan worden op basis van artikel 2.8, vierde lid, van de Wnb. Volgens de minister zijn er voor het tracé namelijk geen alternatieve oplossingen, is het nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang en kunnen compenserende maatregelen worden getroffen. De minister heeft door middel van het wijzigingsbesluit de te treffen maatregelen in het tracébesluit opgenomen.

37. Meerdere appellanten betogen dat ook het wijzigingsbesluit niet voldoet aan de Wnb.

38. Het relevante wettelijk kader voor de bescherming van Natura 2000-gebieden is weergegeven in de bijlage.

Ingetrokken beroepsgronden

39. Strijdbaar Angeren en anderen hebben ter zitting de beroepsgronden over het in kaart brengen van habitattypen en de meervleermuis en het vleermuisprotocol ingetrokken.

Relativiteit

Diverse appellanten

40. [appellant sub 1], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 11], [appellant sub 13], [appellant sub 12], [appellant sub 18], [appellant sub 16], [appellante sub 26], [appellant sub 22], [appellant sub 24], [appellant sub 32], [appellante sub 33], [appellant sub 34], [appellant sub 35], [appellant sub 36], [appellante sub 39], en [appellanten sub 43] hebben beroepsgronden naar voren gebracht over de gevolgen van het tracé voor Natura 2000-gebieden. Naar het oordeel van de Afdeling kunnen deze beroepsgronden echter niet leiden tot vernietiging van de bestreden besluiten, omdat artikel 8:69a van de Awb daaraan in de weg zou staan. Daarom zal de Afdeling deze beroepsgronden niet inhoudelijk bespreken. Dit wordt hierna verder toegelicht.

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

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

40.2. 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 artikel 8:69a van de Awb 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.

40.3. Uit artikel 13, zevende tot en met negende lid, van de Tracéwet volgt dat de gevolgen van een tracé voor een Natura 2000-gebied moeten worden beoordeeld aan de hand van artikel 2.8 en artikel 2.9 van de Wnb. De bepalingen in de Wnb strekken ter bescherming van het behoud van de natuurwaarden in deze gebieden. Uit de uitspraak van de Afdeling van 11 november 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2706, onder 10.51, volgt dat de individuele belangen van een natuurlijke persoon bij het behoud van een goede kwaliteit van zijn leefomgeving, waarvan een Natura 2000-gebied deel uitmaakt, zo verweven kunnen zijn met de algemene belangen die de Wnb beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Wnb kennelijk niet strekken tot bescherming van zijn belangen.

40.4. De voornoemde appellanten wonen allen op meer dan ongeveer 400 m van het Natura 2000-gebied "Rijntakken". Tussen hun woningen en het gebied ligt de Betuweroute. Naar het oordeel van de Afdeling is het Natura 2000-gebied "Rijntakken" onder deze omstandigheden geen onderdeel van de leefomgeving van deze appellanten en is het natuurbelang in zoverre niet verweven met het belang van het behoud van een goede kwaliteit van de leefomgeving. Dit

betekent dat artikel 8:69a van de Awb in de weg staat aan vernietiging van het tracébesluit en het wijzigingsbesluit op de door deze appellanten over gebiedsbescherming aangevoerde beroepsgronden.

[appellante sub 40]

41. [appellante sub 40] heeft ook gronden aangevoerd over de Wnb. Ter zitting heeft [appellante sub 40] zich op het standpunt gesteld dat zij door het tracébesluit in haar bedrijfsbelangen wordt getroffen, omdat het besluit leidt tot een verhoging van stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied "Rijntakken". Volgens [appellante sub 40] heeft zij vanwege het Natura 2000-gebied voor alle activiteiten die zij ter plaatse wil verrichten een vergunning op grond van de Wnb nodig en heeft de stikstofdepositie afkomstig van het project ViA15 negatieve gevolgen voor haar mogelijkheid om een dergelijke vergunning te verkrijgen.

41.1. Zoals is overwogen in de hiervoor onder 40.3 genoemde uitspraak van 11 november 2020 (onder 10.54) kunnen de bedrijfseconomische belangen van een appellant zo verweven zijn met het algemeen belang van het behoud van een goede staat van instandhouding van het betrokken Natura 2000-gebied, een belang dat de Wnb beoogt te beschermen, dat er geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat de betrokken normen van de Wnb kennelijk niet strekken tot bescherming van de belangen van deze appellant. De omstandigheid dat appellant eigenaar of gebruiker is van gronden, gelegen binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied, kan, in aanmerking genomen de wijze van gebruik van deze gronden, bijdragen aan het oordeel dat van zodanige verwevenheid sprake is.

41.2. De bedrijfseconomische belangen van [appellante sub 40] zijn naar het oordeel van de Afdeling niet verweven met het algemene belang van de natuurbescherming zoals hiervoor bedoeld. Het bedrijfsperceel ligt immers grotendeels buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied "Rijntakken" en de bedrijfsactiviteiten hebben geen verband met beschermde natuurwaarden.

Het door [appellante sub 40] gestelde belang om niet te worden belemmerd in de mogelijkheid om in de toekomst eventueel een vergunning te kunnen verkrijgen, betreft een situatie die niet aan de orde is. [appellante sub 40] heeft immers niet gesteld een concreet voornemen te hebben voor het uitvoeren van een project waarvoor op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb een vergunning is vereist. Maar zelfs als dit anders zou zijn, is er slechts een indirecte relatie tussen de gevolgen die het tracé heeft op de staat van instandhouding van het gebied en het belang van [appellante sub 40]. De mogelijkheid voor [appellante sub 40] om voor een project een vergunning te verkrijgen is niet alleen hiervan afhankelijk, maar wordt bepaald door verschillende factoren, zoals de totale stikstofdepositie op het gebied en eventuele maatregelen die [appellante sub 40] zelf zou kunnen treffen ter beperking van de stikstofuitstoot bij de uitvoering van het project. Daarom neemt de Afdeling hier geen verwevenheid aan (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 26 augustus 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2053, onder 98.6). Dit betekent dat artikel 8:69a van de Awb in de weg staat aan vernietiging van het tracébesluit op de door [appellante sub 40] over gebiedsbescherming aangevoerde beroepsgronden.

Gevolgen voor Natura 2000-gebieden, niet zijnde stikstofdepositie

Verkleining Natura 2000-gebied "Rijntakken"?

51. Strijdbaar Angeren en anderen wijzen erop dat het tracé wat betreft de brug over het Pannerdensch Kanaal in het Natura 2000-gebied "Rijntakken" is voorzien. Volgens hen is het gevolg hiervan dat het gebied in juridisch opzicht is verkleind. Er valt immers minder areaal onder het beschermde Natura 2000-netwerk, doordat verharde wegen tekstueel zijn geëxclaveerd in het aanwijzingsbesluit. Daardoor wordt dit te verharden deel aan de bescherming van het Natura 2000-gebied onttrokken. Strijdbaar Angeren en anderen wijzen op de zaak over het aanwijzingsbesluit voor het Natura 2000-gebied "Haringvliet" waarin de Afdeling prejudiciële

vragen heeft gesteld aan het Hof van Justitie (uitspraak van 18 mei 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1351).

51.1. Ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit was het aanwijzingsbesluit van 23 april 2014 van belang. Daarin wordt verwezen naar de kaarten en de nota van toelichting die een integraal onderdeel uitmaken van het besluit (artikel 1, eerste lid, en artikel 3, eerste lid). In de nota van toelichting staat op p. 18:

"Voor de begrenzing van Natura 2000-gebied Rijntakken geldt de volgende algemene exclaveringsformule:

Bestaande bebouwing, erven, tuinen, verhardingen, waterkerende dijken en hoofdspoorwegen maken geen deel uit van het aangewezen gebied, tenzij daarvan in paragraaf 3.3 wordt afgeweken. Voor de gebruikte begrippen gelden de volgende definities (voor zover van toepassing in het onderhavige gebied):

(...)

- Verhardingen kunnen bijvoorbeeld zijn: wegen, pleinen, parkeervoorzieningen, erfverhardingen en steenglooingen. Wegen betreffen alle voor het gemotoriseerd verkeer in gebruik zijnde kunstmatig verharde wegen met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten."

51.2. Voor zover het tracébesluit voorziet in de aanleg van een nieuwe weg en brug in het Natura 2000-gebied "Rijntakken" gaat het niet om bestaande verharding als bedoeld in de aangehaalde exclaveringsformule. Dat besluit verandert niets in de aanwijzing van het gebied. De uitspraken van de Afdeling en het Hof van Justitie over het aanwijzingsbesluit "Haringvliet" zijn in dit geval daarom niet van belang.

De vraag of het bouwen en gebruiken van de weg en de brug verenigbaar zijn met de beschermde status van het gebied "Rijntakken" moet worden beantwoord aan de hand van de maatstaven van artikel 2.8 van de Wnb. Kort gezegd gaat het erom dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet mogen worden aangetast. Dat komt hierna verder aan de orde.

Verlies zachthoutoobos

52. GNMF stelt dat de minister ten onrechte heeft geconcludeerd dat het verlies van 0,8 ha van het habitatype zachthoutoobos (H91E0A) in het gebied "Rijntakken" niet significant is. Bovendien gaat volgens GNMF waarschijnlijk niet slechts 0,8 ha maar eerder rond de 3 ha verloren.

52.1. In het aanwijzingsbesluit van het Natura 2000-gebied "Rijntakken" is voor het habitatype zachthoutoobossen (H91E0A) als doel gesteld: behoud verspreiding, behoud oppervlakte en verbetering kwaliteit. Hierbij is toegelicht:

"Binnen het Habitatrichtlijngebied komen zachthoutoobossen (subtype A) plaatselijk over een aanzienlijke oppervlakte voor. De Gelderse Poort omvat enkele van de beste voorbeelden van wilgenbossen (vochtige alluviale bossen, zachthoutoobossen) in ons land, zowel buitendijks als binnendijks. Verbetering van de kwaliteit kan gebaat zijn bij het realiseren van kerngebieden.

Behoud van dit subtype heeft betrekking op een areaal van circa 420 ha binnen het Habitatrichtlijngebied, waarvan circa 330 ha buitendijks."

52.2. In paragraaf 6.8.1 van het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) is beschreven waarom het verlies van 0,8 ha aan buitendijks gelegen zachthoutoobossen geen significant negatief gevolg is. Er staat onder meer dat van dit habitatype volgens de habitattypenkaart versie februari 2017

buitendijks circa 350 ha aanwezig is, waardoor het projecteffect niet tot onderschrijding van het behoudsdoel leidt.

52.3. GNMF heeft niet bestreden dat van het habitatype zachthoutoibossen in het gebied "Rijntakken" buitendijks ongeveer 20 ha meer aanwezig is dan volgens de instandhoudingsdoelstelling moet worden behouden. Dit betekent dat, zelfs als het door GNMF gestelde verlies van het habitatype 3 ha zou bedragen, het tracébesluit de instandhoudingsdoelstelling niet in gevaar brengt. Daarom faalt het betoog.

Leefgebied bever

53. GNMF stelt dat met het verlies van zachthoutoibos ook verlies van foerageer- en leefgebied van de bever verloren gaat.

53.1. Het Natura 2000-gebied "Rijntakken" is aangewezen als speciale beschermingszone voor de bever (H1337).

53.2. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) staat dat het zachthoutoibos dat verloren gaat ook behoort tot het leefgebied van de bever (p. 51-52). Er is een burcht aanwezig op ongeveer 200 m van de te bouwen brug. Uitgaande van bewoning van de burcht door een beverfamilie is ongeveer 800 m oeverlengte met eetbare jonge bomen nodig. Nabij de burcht resteert volgens het rapport ook bij een afname van het areaal zachthoutoibos met 0,8 ha (dat zich niet aan een oever bevindt) ruim voldoende oeverlengte met wilgen om het functioneren van de burcht te garanderen. In de omgeving is voldoende zachthoutoibos aanwezig. Het oppervlakteverlies is in vergelijking met het totale leefgebied in de "Rijntakken" nihil en is geen negatief effect.

53.3. In hetgeen GNMF heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen reden om eraan te twijfelen dat ook na het verlies van 0,8 ha zachthoutoibos nabij de beverburcht ruim voldoende foerageergebied overblijft. Daarom heeft de minister zich op het standpunt mogen stellen dat het tracé in zoverre niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied "Rijntakken".

54. Daarnaast stelt GNMF niet te begrijpen waarom in het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) staat dat bevers snel kunnen wennen aan menselijke activiteiten. Bevers foerageren bij voorkeur juist 's nachts vanwege verstoring door mensen. Volgens GNMF staat het leefgebied van de bever zowel in de aanleg- als de gebruiksfase onder druk. De mitigerende maatregelen die voor de bever worden voorgesteld, bieden volgens GNMF onvoldoende waarborgen dat een significant effect is uitgesloten.

54.1. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) staat dat in de gebruiksfase van het tracé geen verstoring van de bever in "Rijntakken" te verwachten valt (p. 35-36). Bevers kunnen snel wennen aan menselijke activiteiten: ook in de buurt van bebouwing en in woonwijken kunnen bevers aanwezig zijn en van bijvoorbeeld de recreatieve activiteiten in de Biesbosch en Millingerwaard trekken ze zich weinig aan. Hierbij verwijst het Deelrapport naar de "Soortenstandaard Bever".

Volgens het Deelrapport is er tijdens de aanleg mogelijk sprake van verstoring. Met name tijdens de voortplantingsperiode (mei t/m augustus) zijn bevers in de burcht gevoelig voor verstoring. Gelet op de "Soortenstandaard Bever" kan het gebruik van werkwegen of betreding op korte afstand van de burcht (50 meter) binnen de voortplantingsperiode tot verstoring leiden. Buiten de voortplantingsperiode is de bever meer flexibel en daardoor minder gevoelig voor verstoring. Trillingen en geluid door heien op 70 m afstand van een beverburcht bleek bij de aanleg van de Hanzelijn tracé Kampen-Lelystad buiten de periode met [appellant sub 22] geen invloed te hebben gehad. In het onderhavige geval bevindt de burcht zich op 200 m van de brug, zodat volgens het Deelrapport effecten in de aanlegfase buiten de voortplantingsperiode kunnen worden

uitgesloten.

Het Deelrapport beveelt aan om tijdens de aanleg van het tracé geen werkwegen of werkgebied aan te leggen binnen 50 m van beverburchten (p. 81).

54.2. Uit het voorgaande blijkt dat het Deelrapport voor het wennen van de bever aan menselijke activiteiten en het voorkomen van verstoring van de bever tijdens de aanleg van het tracé is gebaseerd op de "Soortenstandaard Bever". GNMF heeft niet geconcretiseerd waarom de minister daar in dit geval niet van uit heeft mogen gaan. Ook anderszins geeft hetgeen GNMF naar voren heeft gebracht geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de uiteenzetting over de mogelijke verstoring van de bever in het Deelrapport. Om deze redenen faalt het betoog.

Leefgebied vogels

55. GNMF betoogt dat de minister de mogelijke verstoring van het leefgebied van vogels door geluid van het wegverkeer niet goed heeft vastgesteld. De minister heeft met een rekenmodel geluidcontouren vanaf de weg bepaald en beoordeeld of daarbinnen verstoring optreedt. GNMF stelt dat de minister echter had moeten uitgaan van een vaste verstoringafstand van minimaal 500 m vanaf de weg. Gelet op het voorzorgsbeginsel zou de afstand eigenlijk 1.000 m moeten zijn.

Hiertoe voert GNMF onder meer aan dat het rekenmodel van de minister onvoldoende inzichtelijk is. GNMF wijst verder erop dat de gekozen verstoringzone van 240-300 m met een geluidbelasting van 50 dB(A) is gebaseerd op studies die gaan over situaties die niet vergelijkbaar zijn met het onderhavige projectgebied. Verder worden ganzen meermaals als indicatorsoorten opgevoerd, maar vooral de grauwe gans is een van de minst verstoringgevoelige vogels in Nederland. Verstoringgevoelige vogelgroepen zoals steltlopers zijn onderbelicht, aldus GNMF.

55.1. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) staat dat de verstoring van vogels in het gebied "Rijntakken" door geluid is bepaald aan de hand van de cumulatieve effecten van het wegverkeer, de Betuweroute en de scheepvaart (p. 16). Er is uitgegaan van de methodiek en uitgangspunten zoals beschreven in het akoestisch onderzoek van het besluit van 24 februari 2017 (Deelrapport specifiek).

Voor broedvogels gaat het rapport uit van verstoring bij een cumulatieve geluidbelasting van 42 dB(A) of 47 dB(A), afhankelijk van de gevoeligheid van de soort. Voor niet-broedvogels is uitgegaan van verstoring bij een cumulatieve geluidbelasting van 50 dB(A). Deze is afgeleid van verschillende afstanden die in de literatuur zijn genoemd voor verschillende vogelsoorten. De 50 dB(A)-contour ligt volgens de passende beoordeling op ongeveer 240-300 m van de brug, wat volgens het Deelrapport goed aansluit bij de afstanden die zijn genoemd in de ecologische literatuur.

Op basis van de contouren voor de drie voornoemde geluidbelastingen is vervolgens per vogelsoort waarvoor "Rijntakken" is aangewezen beoordeeld of het tracé significante negatieve effecten heeft.

In het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) is aan de hand van het bijgewerkte akoestische onderzoek beoordeeld of de conclusies over de verstoring door geluid nog steeds houdbaar zijn.

55.2. Over de stelling van GNMF dat het rekenmodel onvoldoende inzichtelijk is, overweegt de Afdeling dat volgens de Deelrapporten gebiedsbescherming (2017) en (2019) is uitgegaan van het akoestisch onderzoek dat voor het tracébesluit respectievelijk wijzigingsbesluit is uitgevoerd. Dit akoestisch onderzoek is beschreven in de desbetreffende Deelrapporten. GNMF heeft niet geconcretiseerd waarom het model niet inzichtelijk is, in het bijzonder is niet vermeld welke relevante informatie zou ontbreken.

De Afdeling ziet ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister voor alle vogelsoorten van dezelfde verstoringsevoeligheid had moeten uitgaan, zoals GNMF voorstaat. In de Deelrapporten gebiedsbescherming (2017) en (2019) is voor de gevoeligste broedvogels uitgegaan van een maximale geluidbelasting van 42 dB(A), welke waarde overigens ook in het door GNMF overgelegde rapport is aangehouden. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) is onder verwijzing naar wetenschappelijke literatuur toegelicht dat andere soorten broedvogels minder gevoelig zijn en maximaal 47 dB(A) kunnen verdragen. GNMF heeft niet aannemelijk gemaakt dat bij deze geluidbelasting bij deze soorten toch verstoring kan optreden.

De keuze voor een 50 dB(A)-contour voor niet-broedvogels is verantwoord in paragraaf 5.3.1 van het Deelrapport gebiedsbescherming (2017). Dat daarbij is verwezen naar studies over diverse soorten projecten die niet de wegenbouw betreffen, acht de Afdeling op zichzelf genomen ontoereikend voor het oordeel dat de minister niet voor die contour mocht kiezen. In hetgeen GNMF heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen concrete aanknopingspunten voor het oordeel dat ervaringen bij de betrokken projecten voor een wegenbouwproject zoals dat hier ter beoordeling staat met het oog op de bepaling van de geluidcontour voor niet broedvogels niet ook representatief kunnen zijn. Ook acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat de minister een te groot gewicht heeft toegekend aan informatie over ganzen. Hierbij wordt in aanmerking genomen dat gelet op de opsomming op p. 17 informatie over diverse vogelsoorten, waaronder steltlopers, is betrokken in het vaststellen van een passende geluidcontour voor de verstoring van niet-broedvogels.

Het betoog faalt.

56. GNMF betoogt dat de minister ten onrechte een saldering heeft toegepast waarmee is berekend hoeveel verlies van broedvogels mag optreden ten opzichte van het totale bestand in "Rijntakken". Zij wijst erop dat vogelaantallen en de kwaliteit van het leefgebied dynamische gegevens zijn. De saldering doet volgens GNMF met name geen recht aan het belang van het behoud van zeldzame moerasvogels zoals de kwartelkoning. De uitbreidingsdoelstellingen voor deze vogels worden volgens GNMF al amper gehaald, waardoor verslechtering van het leefgebied door de aanleg van het tracé onwenselijk is.

56.1. In het aanwijzingsbesluit voor het gebied "Rijntakken" zijn voor zowel broedvogels als niet-broedvogels instandhoudingsdoelstellingen vermeld, waarbij is aangegeven wat de beoogde draagkracht van het gebied is in aantallen broedparen of gemiddelde populatie (paragraaf 5.5).

56.2. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) zijn de broedvogels in "Rijntakken" weergegeven in een tabel met de aantallen broedparen in de periode 2011-2015, de trend daarin, het gemiddelde en de instandhoudingsdoelstelling. Voor de aantallen broedparen is hoofdzakelijk verwezen naar het Netwerk Ecologische Monitoring.

Vervolgens zijn de te verwachten effecten van het tracé op broedvogels beoordeeld in het licht van de instandhoudingsdoelstelling. Over bijvoorbeeld de blauwborst staat er dat door verstoring vanwege het tracé een deel van het leefgebied waar waarschijnlijk twee broedparen leven minder geschikt wordt. Omdat er 30 broedparen meer zijn dan het instandhoudingsdoel is deze afname in draagkracht volgens het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) niet significant. Het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) bevestigt deze conclusie.

56.3. De Afdeling stelt vast dat de minister op grond van de Wnb niet verplicht is om populaties broedvogels te behouden voor zover die omvangrijker zijn dan waarvoor het leefgebied in het Natura 2000-gebied "Rijntakken" volgens de instandhoudingsdoelstellingen draagkrachtig moet zijn (vergelijk de uitspraken van de Afdeling van 4 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:614, 23 december 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3980). Voor zover het tracé leidt tot verstoring van het leefgebied van broedvogels terwijl de draagkracht van het gebied overeenkomstig het

instandhoudingsdoel van de betrokken soorten behouden blijft, heeft de minister daarom mogen concluderen dat in zoverre is verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.

56.4. Voor zover GNMF wijst op moerasvogels zoals de kwartelkoning wijst de Afdeling erop dat volgens het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) voor die soort geen negatieve effecten ontstaan, omdat er geen broedlocaties of geschikt leefgebied aanwezig zijn binnen het invloedsgebied van het tracé. Ook het gebied waar de uitbreidingsopgave voor deze soort is voorzien, ligt buiten het invloedsgebied. Voor andere moerasvogels bevat het Deelrapport vergelijkbare conclusies. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) wordt geconcludeerd dat het tracé voor deze vogelsoorten geen negatieve effecten heeft. Hetgeen GNMF heeft aangevoerd biedt geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit wat dit betreft niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

56.5. Het betoog faalt.

57. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat voor vogelsoorten met verbeterdoelstellingen zoals woudaap, porseleinhoen en kwartelkoning beoordeeld had moeten worden of het areaal dat fysiek of kwalitatief verloren gaat binnen het Natura 2000-gebied nu of in de toekomst mogelijk van belang kan zijn als (nieuw) leefgebied. Nu is niet duidelijk of de aanleg van het tracé in de weg staat aan het bereiken van de vereiste verbetering. Het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) is op dit punt gebrekkig, aldus Strijdbaar Angeren en anderen.

57.1. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) staat over de roerdomp, woudaap en grote karekiet dat de bestaande broedlocaties in de Rijnstrangen buiten het invloedsgebied van het tracé liggen (p. 54). De provincie Gelderland heeft de Rijnstrangen en de Roswaard aangewezen als kerngebieden voor moerasvogels. Hier zullen de uitbreidingsdoelstellingen worden gerealiseerd. De betrokken locaties in beide gebieden vallen volgens het Deelrapport buiten het invloedsgebied van het tracé, zodat de uitbreidingsopgave niet wordt belemmerd.

Het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) bevat vergelijkbare conclusies voor de porseleinhoen en kwartelkoning (p. 55).

Het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) bevestigt deze bevindingen.

57.2. Anders dan Strijdbaar Angeren en anderen stellen, heeft de minister beoordeeld of het tracé een belemmering vormt voor de uitbreidingsopgave voor de door hen genoemde vogelsoorten. Het betoog mist feitelijke grondslag.

Leefgebied kamsalamander

58. GNMF stelt dat de aanleg van het tracé leidt tot vernietiging van een voortplantingspoel van de kamsalamander in het Natura 2000-gebied "Rijntakken". Ook gaan poelen in de nabijheid buiten het gebied verloren. Dit leidt volgens GNMF tot verlies van een gedeelte van de populatie.

Daarnaast stelt GNMF dat het tracé voor de kamsalamander een barrière zal vormen. De amfibietunnel die de minister in dit verband als mitigerende maatregel heeft voorzien, is waarschijnlijk te lang. GNMF wijst hiertoe op een recente wetenschappelijke publicatie waarin vraagtekens worden gezet bij de effectiviteit van tunnels van meer dan 15 m.

58.1. Het Natura 2000-gebied "Rijntakken" is aangewezen als speciale beschermingszone voor de kamsalamander. De instandhoudingsdoelstelling luidt:

Doel	Uitbreiding verspreiding, uitbreiding omvang en verbetering kwaliteit leefgebied voor uitbreiding populatie.
Toelichting	De kamsalamander komt lokaal in het Habitatrichtlijngebied voor in geïsoleerde populaties op locaties die niet frequent overstroomd worden. De populaties in de uiterwaarden kunnen lijden onder (extreem) hoog water. Voor het in stand houden van duurzame populaties zijn daarom de verbindingen aangrenzende populaties en populaties [sic]. Het gebied is voor de kamsalamander één van de belangrijkste leefgebieden in Nederland. De verbindingen tussen de populaties langs de Waal, Neder-Rijn en IJssel zijn belangrijk.

58.2. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) zijn in figuur 6.1 de ligging van het tracé, de begrenzing van het Natura 2000-gebied "Rijntakken" en enkele poelen van de kamsalamander weergegeven. Uit deze figuur volgt dat één poel van de kamsalamander binnen de begrenzing van het tracé ligt. Op detailkaart 8 van het tracébesluit is deze poel aangewezen als "Maatregelvlak ecologische inpassing". Gelet hierop stelt de Afdeling vast dat het tracébesluit niet tot de vernietiging van een poel van de kamsalamander binnen het Natura 2000-gebied "Rijntakken" leidt. In zoverre faalt het betoog.

58.3. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) staat dat, gelet op de toelichting van de instandhoudingsdoelstelling, de verbindingen tussen populaties van belang zijn (p. 50). De nieuwe weg belemmert echter de uitwisseling tussen de poelen ten noorden van de Betuweroute. Om deze barrièrewerking te voorkomen is voorzien in een faunapassage en een amfibietunnel die de uitwisseling van dieren bij poelen ten noorden en ten zuiden van de weg mogelijk maken. Volgens het Deelrapport zijn dergelijke voorzieningen voor de kamsalamander bewezen effectief en zijn er daarom geen directe effecten van het project op de populatie kamsalamanders in het gebied "Rijntakken". Hierbij is verwezen naar een advies van Bureau Waardenburg en Stichting Ravon uit 2016.

Verder staat in het Deelrapport dat ook geen indirecte effecten te verwachten zijn door het (gedeeltelijk) dempen van twee poelen buiten het Natura 2000-gebied. Er blijven namelijk genoeg poelen beschikbaar. Gezien het beperkte effect op voortplantingswateren buiten het Natura 2000-gebied (zowel qua areaal als qua aantallen kamsalamanders) en het feit dat er verbindingen blijven bestaan tussen de populaties, zal de meta-populatie blijven functioneren, aldus het Deelrapport.

58.4. In het door GNMF overgelegde rapport van EcoNatura staat dat onzeker is of de voornoemde mitigerende maatregelen wel effectief zijn. Hiertoe wordt verwezen naar een publicatie van Matos et al uit 2017. Volgens GNMF moet op basis hiervan betwijfeld worden of kamsalamanders gebruikmaken van amfibietunnels van meer dan 15 m.

58.5. Gelet op het verhandelde ter zitting gaat de Afdeling ervan uit dat de faunapassage en de amfibietunnel waarin het tracébesluit voorziet ongeveer 47 m lang zijn. De minister heeft ter onderbouwing van de effectiviteit van deze maatregelen verwezen naar een advies van Bureau Waardenburg en Stichting Ravon. Dit advies is echter niet als bijlage gevoegd bij het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) en evenmin in deze procedure overgelegd. Gelet op het door GNMF overgelegde deskundigenrapport is de Afdeling van oordeel dat de door de minister verwachte voordelen van de maatregelen onvoldoende vast staan. Dit laatste is een vereiste dat voortvloeit uit de rechtspraak van het Hof van Justitie (zie rechtsoverweging 18, met name uitgangspunt 9, van de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603; hierna: de PAS-uitspraak).

Het betoog slaagt. Hierna onder 233 en 234 wordt toegelicht wat hiervan het gevolg is.

Deelrapport gebiedsbescherming (2017) onvolledig?

59. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) op meerdere punten onvolledig is. Zo zijn niet alle mogelijke effecten van het tracé beschreven. Als voorbeeld noemen zij sterfte door aanrijdingen van dieren, die reëel zijn voor een snelweg met barrièrewerking in een Natura 2000-gebied. Ook is volgens hen het thema verandering van populatiedynamiek niet beoordeeld.

Verder stellen zij dat ten onrechte niet aan de algemene instandhoudingsdoelstellingen is getoetst.

Daarnaast is onvoldoende onderbouwd hoe het tracébesluit zich verhoudt tot het ontwerp van het beheerplan, aldus Strijdbaar Angeren en anderen.

Ook ontbreekt volgens hen een toets aan provinciale verordeningen.

59.1. De Afdeling ziet in hetgeen Strijdbaar Angeren en anderen naar voren hebben gebracht onvoldoende grond voor het oordeel dat in het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) niet alle relevante effecten van het tracé voor Natura 2000-gebieden zijn beoordeeld. Anders dan Strijdbaar Angeren en anderen kennelijk menen is de barrièrewerking van het tracé besproken in paragraaf 6.2 van dat rapport.

Wat betreft het thema 'verandering van populatiedynamiek' wijst de Afdeling erop dat de strekking van het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) is dat geen significante effecten te verwachten zijn op de habitats van soorten in het Natura 2000-gebied "Rijntakken". Tegen deze conclusie hebben Strijdbaar Angeren en anderen geen concrete bezwaren naar voren gebracht, zodat niet kan worden aanvaard dat het thema 'verandering van populatiedynamiek' ten onrechte niet is beoordeeld.

Verder hebben Strijdbaar Angeren en anderen niet onderbouwd waarom de algemene instandhoudingsdoelstellingen in dit geval voor het maken van de passende beoordeling een toegevoegde waarde hebben ten opzichte van de specifieke instandhoudingsdoelstellingen die voor de natuurlijke habitats en de habitats van soorten zijn gesteld.

Dat het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) rekening houdt met het ontwerp-beheerplan van het gebied "Rijntakken" volgt uit paragraaf 4.1. Hierin staat onder meer dat in het beheerplan kerngebieden zullen worden aangewezen waarbinnen behoud en uitbreiding van bepaalde habitats wordt nagestreefd. Uit de effectbepaling in hoofdstuk 6 van het Deelrapport blijkt dat hiermee ook daadwerkelijk rekening is gehouden. Strijdbaar Angeren en anderen hebben ook hiertegen onvoldoende concrete bezwaren naar voren gebracht.

Voor zover Strijdbaar Angeren en anderen stellen dat het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) een toets aan provinciale verordeningen had moeten bevatten, wijst de Afdeling erop dat die toets buiten de doelstelling van dat rapport ligt. Het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) strekt ertoe te onderbouwen dat het tracébesluit voldoet aan de normen over gebiedsbescherming in de Tracéwet en de Wnb.

59.2. Hetgeen Strijdbaar Angeren en anderen naar voren hebben gebracht, biedt gelet op het voorgaande geen aanleiding voor het oordeel dat het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) gebrekkig is. Daarom faalt het betoog.

Verontreiniging door afstromend hemelwater

60. Stichting Milieuvrienden Duiven stelt dat verontreinigd hemelwater vanaf het tracé Natura

2000-gebieden in kan stromen. Afspraken met het waterschap hierover blijven volgens haar onzeker.

60.1. In het Deelrapport waterplan staat in paragraaf 4.2.2 dat ervoor is gekozen om het water van de brug binnendijks op te vangen en te infiltreren in de bodem:

"Het afstromend brugwater wordt dus met een leiding afgevoerd naar de landhoofden en komt daar uit in een droogvallende voorziening. Het water kan daar infiltreren waarbij de bodempassage zuiverend werkt. Bij grote hoeveelheden afstromend brugwater in een kort tijdsbestek, kan sprake zijn van een overloop vanuit de waterberging naar het oppervlaktewater. De vertraging van de lozing via de berging is voldoende om het vuil te laten bezinken. Vanuit waterkwantiteit betekent dit wel dat het stroomgebied van het binnendijks watersysteem hierdoor iets groter wordt, omdat het water dat op de brug valt in de huidige situatie buitendijks terecht komt.

Omdat water idealiter wordt opgevangen binnen het systeem waarin het valt, wordt met de waterschappen nog nader afgestemd over de uitwerking van de afwatering van de brug. Hierbij zal verder verkend worden of er een realistische oplossingsrichting bestaat, binnen de kaders van het Blbi, om buitendijks te lozen in geval van extreme situaties."

In het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) is in paragraaf 5.6 ingegaan op mogelijke verontreiniging van het gebied "Rijntakken". Onder verwijzing naar het Deelrapport waterplan staat hier dat de brug wordt voorzien van riolering en dat mogelijk vervuild water het gebied daarom niet zal bereiken.

60.2. Voor zover Stichting Milieuvrienden Duiven afspraken met het waterschap onzeker noemt, doelt zij kennelijk op de hiervoor aangehaalde passage uit het Deelrapport waterplan. De afstemming met het waterschap waaraan dit rapport refereert, gaat echter niet over mogelijke verontreiniging. In de alinea daarvoor staat immers dat de vertraging van de lozing via de berging voldoende is om het vuil te laten bezinken. Stichting Milieuvrienden Duiven hebben hier geen concrete bezwaren tegen aangevoerd. Daarom ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de minister niet ervan mocht uitgaan dat er geen verontreiniging van het gebied "Rijntakken" zal optreden door afstromend water vanaf de brug.

Het betoog faalt.

Daling grondwaterstand

61. Stichting Milieuvrienden Duiven stelt dat het tracé leidt tot een daling van de grondwaterstand waardoor negatieve gevolgen ontstaan voor de waaien in Natura 2000-gebieden. Volgens haar is daarom na de aanleg van het tracé langjarige monitoring nodig.

61.1. Paragraaf 5.5 van het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) gaat over verdroging (p. 23). Dit effect is alleen aan de orde bij het gebied "Rijntakken", andere gebieden liggen te ver weg. Op basis van het "Geohydrologisch onderzoek" (bijlage 12 van het tracébesluit) wordt geconcludeerd dat alleen tijdens de aanleg van de (half)verdiepte ligging bij Groessen beïnvloeding van de grondwaterstand zou kunnen optreden. Het is mogelijk om dit te voorkomen door bij de uitvoering randvoorwaarden mee te geven. Daarom wordt in het Deelrapport geconcludeerd dat negatieve effecten door verdroging van het Natura 2000-gebied "Rijntakken" op voorhand kunnen worden uitgesloten.

In artikel 4 van het tracébesluit, getiteld "Tijdelijke maatregelen en voorzieningen" is in het zevende lid bepaald dat de (half)verdiepte ligging met beperkte beïnvloeding van de grondwaterstand moet worden uitgevoerd om omgevingschade te voorkomen.

61.2. Stichting Milieuvrienden Duiven heeft geen concrete bezwaren aangevoerd tegen de hiervoor weergegeven beoordeling. Zij heeft slechts gesteld dat langjarige monitoring nodig is, maar die stelling vindt geen steun in het Deelrapport gebiedsbescherming (2017). Daarom kan het betoog niet slagen.

Stikstofdepositie: het tracébesluit en het PAS

62. Zoals hiervoor onder 34 is beschreven, berust het tracébesluit mede op het PAS. GNMF en Strijdbaar Angeren en anderen voeren aan dat het PAS niet voldoet aan de Habitatrictlijn en daarom niet aan het tracébesluit ten grondslag gelegd had mogen worden.

62.1. Het Hof van Justitie heeft de in de zaken over vergunningen voor veehouderijen gestelde vragen over het PAS beantwoord bij arrest van 7 november 2018, ECLI:EU:C:2018:882. De Afdeling heeft in die zaken vervolgens op 29 mei 2019 uitspraak gedaan (ECLI:NL:RVS:2019:1603). In die uitspraak heeft de Afdeling vastgesteld dat met de passende beoordeling die aan het PAS ten grondslag ligt niet de zekerheid is verkregen dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden die in het PAS zijn opgenomen niet zullen worden aangetast. Over wat dit betekent voor besluiten zoals het tracébesluit dat nu ter beoordeling staat is overwogen:

"32.6. Kort gezegd houdt het voorgaande in dat een vergunning voor een activiteit die stikstofdepositie veroorzaakt op een Natura 2000-gebied dat in het PAS is opgenomen, niet kon worden verleend onder verwijzing naar de passende beoordeling die voor het PAS is gemaakt. Dat geldt zowel als de aangevraagde situatie op basis van de in de Regeling [programmatische aanpak stikstof] voorgeschreven wijze niet tot toename van depositie leidt ten opzichte van de hoogste feitelijk veroorzaakte depositie in de periode 2012-2014 of een verleende Nbw-vergunning, als in de gevallen waarin wel sprake is van een toename. Verder is niet relevant of de aanvraag betrekking heeft op een prioritair project (segment 1) of een overig project (segment 2). Het voorgaande geldt verder voor alle besluiten die genoemd zijn in artikel 19km van de Nbw 1998, waaronder het tracébesluit of het wegaanpassingsbesluit.

(...)

34. Op 1 januari 2017 is de Nbw 1998 ingetrokken en de Wnb in werking getreden. Op grond van artikel 9.3, derde lid, van de Wnb geldt het PAS als programma als bedoeld in artikel 1.13, eerste lid, van de Wnb. De in 31.1 vastgestelde onverbindendheid van bijlage 2 van het PAS werkt door in het PAS dat op grond van de Wnb van kracht is.

34.1. Het PAS-beoordelingskader is overgenomen in de Wnb, het Besluit natuurbescherming (hierna: Bnb) en de Regeling natuurbescherming (hierna: Rnb). In artikel 2.7 van het Bnb zijn de toestemmingsbesluiten opgesomd waarvoor het PAS-beoordelingskader geldt. De artikelen 2.1 en 2.4 van de Rnb bevatten de bepalingen over de wijze waarop de omvang en de toename van stikstofdepositie door activiteiten die depositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden die in het PAS zijn opgenomen wordt vastgesteld.

34.2. Het in 32-32.7 overwogene geldt onverkort voor toestemmingsbesluiten die op grond van de Wnb zijn verleend. Dat houdt kort gezegd in dat een Wnb-vergunning voor een activiteit die stikstofdepositie veroorzaakt op een Natura 2000-gebied dat in het PAS is opgenomen, niet kon worden verleend onder verwijzing naar de passende beoordeling die voor het PAS is gemaakt. Dat geldt zowel als de aangevraagde situatie op basis van de in de Rnb voorgeschreven wijze niet tot toename van depositie leidt, als in de gevallen waarin wel sprake is van een toename. Verder is niet relevant of de aanvraag betrekking heeft op een prioritair project (segment 1) of een overig project (segment 2). Het voorgaande geldt verder voor alle besluiten die genoemd zijn in artikel 2.7 van het Bnb, waaronder het tracébesluit of het wegaanpassingsbesluit."

62.2. Gelet op deze overwegingen is de Afdeling van oordeel dat het tracébesluit niet kon worden

vastgesteld onder verwijzing naar de passende beoordeling die voor het PAS is gemaakt. Het tracébesluit is daarom in strijd met artikel 13, achtste en negende lid, (oud) van de Tracéwet, gelezen in samenhang met artikel 2.9, eerste lid, (oud) van de Wnb. Het betoog van GNMF en Strijdbaar Angeren en anderen slaagt. Hierna onder 233 en 234 licht de Afdeling toe wat dit betekent.

Stikstofdepositie: het wijzigingsbesluit en de ADC-toets

Ingetrokken beroepsgrond

63. Ter zitting hebben Strijdbaar Angeren en anderen de beroepsgrond over het PAS als exclusief kader ingetrokken.

Inleiding: aanpak beoordeling stikstofdepositie

64. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) zijn de mogelijke gevolgen van het tracé voor Natura 2000-gebieden door een toename van de stikstofdepositie als volgt beoordeeld.

Eerst is met behulp van het verkeersmodel berekend op welke wegvakken er als gevolg van het tracé in 2030 (het jaar waarin het meeste verkeer wordt verwacht) een toename optreedt van ten minste 500 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting.

Vervolgens is beoordeeld of binnen 3 km vanaf deze wegvakken zich Natura 2000-gebieden bevinden met stikstofgevoelige habitats (afstandsgrens).

Voor elk van deze gebieden is met AERIUS Calculator versie 2016L berekend of er in 2024 en 2030 een toename in de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats zal ontstaan. In de berekening van het projecteffect zijn alle wegen binnen 5 km van het gebied betrokken (rekengrens).

Daarna is beoordeeld wat de ecologische effecten zijn van de hoogste berekende toenames in stikstofdepositie (in 2024 of 2030) op daarvoor gevoelige habitats. Daarbij zijn onder meer betrokken: de toestand van het gebied en het beheer daarvan, de staat van instandhouding van de relevante habitats, de achtergronddepositie en de kritische depositiewaarde.

Voor zover mogelijke significante negatieve gevolgen niet zijn uit te sluiten, is onderzocht of er mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen waarmee deze gevolgen kunnen worden voorkomen of verminderd. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat negatieve gevolgen voor het gebied "Veluwe" kunnen worden voorkomen door het instellen van een snelheidsbeperking op de A50. Die snelheidsbeperking zal volgens het verkeersmodel namelijk tot gevolg hebben dat er niet meer verkeer over die weg zal komen te rijden na de aanleg van het tracé.

Volgens het onderzoek zijn er geen mitigerende maatregelen mogelijk om te voorkomen dat significante gevolgen kunnen ontstaan op twee habitattypen in het gebied "Rijntakken". Om deze reden is beoordeeld welke compenserende maatregelen zouden moeten worden getroffen om het tracébesluit te kunnen vaststellen met toepassing van de zogenoemde ADC-toets in artikel 2.8, vierde lid, van de Wnb.

In de toelichting van het wijzigingsbesluit is beschreven waarom er volgens de minister geen alternatieven voor het tracé zijn en welke dwingende redenen van groot openbaar belang volgens hem nopen tot de aanleg het tracé. In het wijzigingsbesluit is bepaald welke compenserende maatregelen getroffen moeten worden.

65. De beroepsgronden over stikstofdepositie worden hierna gekoppeld aan de aspecten die in het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) zijn besproken en zoveel mogelijk in dezelfde

volgorde besproken.

Aanlegfase buiten beschouwing

66. Strijdbaar Angeren en anderen voeren aan dat in het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de stikstofdepositie in de aanlegfase van het tracé. Dat de stikstofdepositie in de gebruiksfase groter is, is volgens hen geen reden om de aanlegfase buiten beschouwing te laten.

66.1. Zoals hiervoor onder 64 is beschreven, gaat het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) ervan uit dat in 2030 de hoogste verkeersintensiteiten ontstaan. Er is berekend wat de toenamen in stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats in dat jaar en in het jaar 2024 zullen zijn, uitgedrukt in mol per hectare per jaar. Vervolgens is beoordeeld of de hoogste berekende jaarlijkse toename een significant negatief gevolg heeft.

De minister heeft toegelicht dat de toename van de stikstofdepositie in de gebruiksfase altijd hoger zal zijn dan in de aanlegfase. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister hier zonder meer van uit mogen gaan. Ter illustratie hiervan dient het volgende voorbeeld. Volgens de verkeersprognoses die voor het wijzigingsbesluit zijn gemaakt, zullen in 2030 per etmaal 32.000 motorvoertuigen over de verlengde A15 rijden, die met een brug over het Pannerdensch Kanaal het Natura 2000-gebied "Rijntakken" kruist. Strijdbaar Angeren en anderen hebben er op zich terecht op gewezen dat voor de bouw van deze brug werkverkeer in en nabij het Natura 2000-gebied zal gaan rijden als gevolg waarvan er een toename van de stikstofdepositie op het gebied kan ontstaan. Het kan echter zonder meer worden uitgesloten dat dit werkverkeer over een jaar gezien meer stikstof uitstoot dan het gewone wegverkeer na openstelling van de weg, aangezien dat in 2030 in één etmaal immers al bestaat uit 32.000 motorvoertuigen. De minister is in zoverre dan ook uitgegaan van het worstcasescenario.

Het betoog faalt.

500 motorvoertuigen/rijrichting/etmaal

67. GNMF heeft gesteld dat de minister bij de selectie van de te onderzoeken gebieden ten onrechte is uitgegaan van een vaste afstand vanaf alleen de wegvakken waar het verkeersmodel een toename van 500 motorvoertuigen of meer per rijrichting heeft berekend. Volgens GNMF leidt elke drempel tot onnauwkeurigheid en moet de minister elke toename van verkeer doorrekenen. Voor zover het verkeersmodel dat niet mogelijk zou maken, moet de minister maar rekenen met de maximale capaciteit van de weg, aldus GNMF ter zitting.

67.1. Ten tijde van het vaststellen van het wijzigingsbesluit was in artikel 2.2 van de Regeling natuurbescherming bepaald dat alleen stikstofberekeningen hoeven te worden gemaakt voor gebieden in de nabijheid van wegvakken waarvoor per etmaal een toename van ten minste 1.000 motorvoertuigen per rijrichting wordt verwacht. De passende beoordeling gaat uit van 500 motorvoertuigen. Ter zitting heeft de minister toegelicht dat dit een "worst case"-benadering is. Volgens de minister is 500 motorvoertuigen per rijrichting het laagste getal waarover met het verkeersmodel NRM nog betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan.

67.2. Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling dat verkeersmodellen noodzakelijkerwijs uit de aard van de zaak altijd een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weergeven en dat de validiteit van een model, zoals het NRM, pas wordt aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. In dit licht bezien acht de Afdeling het aanvaardbaar dat het NRM wordt gebruikt ook al worden daarmee alleen verkeerseffecten groter dan 500 motorvoertuigen per rijrichting per etmaal voorspeld. Voor zover GNMF vindt dat met de maximale capaciteit van de weg gerekend had moeten worden, overweegt de Afdeling dat dit niet de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid zal zijn. Om deze redenen faalt het betoog.

3 km-grens (afstandsgrens)

68. GNMF en Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat de minister niet alle relevante Natura 2000-gebieden in de passende beoordeling heeft betrokken. Zij wijzen met name op de keuze van de minister om alleen voor gebieden binnen 3 km van bepaalde wegvakken een stikstofberekening te maken. GNMF stelt dat hiermee ten onrechte toepassing is gegeven aan de afstandsgrens die was gesteld in artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 2 (oud) van het Besluit natuurbescherming. Deze bepaling is door de Afdeling immers onverbindend verklaard in de PAS-uitspraak. GNMF wijst erop dat AERIUS Calculator vanaf versie 2019 ook niet meer met de 3 km-grens rekent.

68.1. De minister heeft het "Deelrapport ecologie - Addendum" van 2 juni 2020 overgelegd. Daarin zijn met AERIUS Calculator versie 2019 nieuwe stikstofberekeningen gemaakt, zonder de 3 km-grens. Doordat de 3 km-grens niet is toegepast, moest voor één nieuw gebied, Korenburgerveen, een stikstofberekening worden gemaakt. De nieuwe berekeningen leiden volgens de minister niet tot andere conclusies dan al in het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) zijn getrokken.

68.2. In de PAS-uitspraak is artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 2 (oud) van het Besluit natuurbescherming onverbindend verklaard (onder 34.4 en 34.5). De daarin opgenomen afstandsgrenzen waren namelijk gebaseerd op de passende beoordeling die voor het PAS is gemaakt. Uit die passende beoordeling kan echter niet de zekerheid worden verkregen dat de natuurlijke kenmerken van de betrokken gebieden niet zullen worden aangetast (zie tevens hiervoor onder 62 tot en met 62.2).

68.3. In het addendum van 2 juni 2020 staat op p. 2 dat in het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) op basis van artikel 2.12, eerste lid, (oud) van het Besluit natuurbescherming is uitgegaan van de 3 km-afstandsgrens. Dit betekent dat de minister uit het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) niet de zekerheid kan hebben verkregen dat het tracé de natuurlijke kenmerken niet zal aantasten van gebieden die zijn gelegen op een afstand van meer dan 3 km van beïnvloede wegvakken.

Het betoog slaagt in zoverre. Voordat aan de orde kan komen of met het addendum dit gebrek is hersteld, moeten eerst de overige beroepsgronden worden besproken. Hierna onder 233 en 234 komt aan de orde wat het gevolg is van het geconstateerde gebrek.

5 km-grens (rekengrens)

69. GNMF betoogt dat de minister ten onrechte alleen de stikstofdeposities heeft berekend van het wegverkeer dat rijdt binnen 5 km van (rekenpunten in) Natura 2000-gebieden. Deze beperking is volgens haar het gevolg van de keuze om in AERIUS Calculator de stikstofdepositie van wegverkeer te berekenen met behulp van de Standaardrekenmethode 2 (hierna: SRM2). Voor overige bronnen wordt OPS gebruikt; daarmee wordt ook gekeken naar deposities buiten 5 km van (rekenpunten in) Natura 2000-gebieden.

Ter zitting heeft GNMF toegelicht dat SRM2 is bedoeld voor het berekenen van lokale concentraties van stoffen in de lucht. Daarvoor is de beperking tot 5 km van de weg geen probleem. Dit is volgens GNMF echter anders voor het berekenen van de depositie van stikstof die door wegverkeer wordt uitgestoten. Die depositie vindt namelijk voor het grootste deel, volgens GNMF voor 80 procent, plaats op grotere afstanden van de weg. Dit betekent volgens GNMF dat het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) ten onrechte niets zegt over een groot deel van de stikstofdepositie die het gevolg is van het tracé.

GNMF heeft in dit verband ook gewezen op het eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof (hierna: het rapport van het Adviescollege) van 15 juni 2020, dat volgens haar

dezelfde kritiek uit op het gebruik van SRM2 voor het berekenen van stikstofdeposities van wegverkeer.

- 69.1. De minister heeft ter zitting gesteld dat de implementatie van SRM2 in AERIUS Calculator een maximale rekenafstand heeft van 5 km, omdat eventuele berekende bijdragen van wegverkeer op grotere afstanden niet meer betekenisvol te herleiden zijn tot een individueel project zoals het onderhavige tracé.

De minister heeft ter zitting verder toegelicht dat hij het niet eens is met het rapport van het Adviescollege dat voor wegverkeer met hetzelfde model zou moeten worden gerekend als voor andere bronnen (OPS). Dat zou namelijk een aanzienlijk minder nauwkeurige berekening opleveren. OPS is volgens de minister ontwikkeld voor het beschrijven van de verspreiding van emissies vanuit een stationaire bron met een verticale uitstoot zoals een schoorsteen. SRM2 is ontwikkeld voor een bewegende bron met een horizontale uitstoot van emissies. De minister stelt dat SRM2 daarmee geschikter is voor berekeningen voor wegen. OPS houdt volgens hem bovendien geen rekening met bijvoorbeeld de hoogte van een weg, een verdiepte ligging en de aanwezigheid van afschermdende constructies (zoals geluidschermen).

Verder heeft de minister ter zitting erop gewezen dat volgens het Adviescollege de mate van detail van de huidige stikstofberekeningen (tot 0,005 mol stikstof per hectare per jaar) tot schijnzekerheid leidt. Ook in dit licht bezien is het volgens de minister niet verantwoord om voor wegen met OPS te rekenen op een afstand van meer dan 5 km.

- 69.2. Uit de rechtspraak van het Hof van Justitie blijkt aan welke voorwaarden een natuuronderzoek moet voldoen om te kunnen worden aangemerkt als "passende beoordeling" als bedoeld in artikel 2.8 van de Wnb. Dit artikel implementeert artikel 6, derde lid, van de Habitatrictlijn in het Nederlandse recht. In bijvoorbeeld het arrest van 15 mei 2014, Briels, ECLI:EU:C:2014:330, punt 27, overweegt het Hof:

"Een overeenkomstig artikel 6, lid 3, van de habitatrictlijn uitgevoerde beoordeling mag dus geen leemten vertonen en moet volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies bevatten die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden voor het betrokken beschermde gebied kunnen wegnemen (zie in die zin arrest Sweetman e.a., EU:C:2013:220, punt 44 en aldaar aangehaalde rechtspraak)."

In hetzelfde arrest benadrukt het Hof dat ook als - zoals in de zaak die nu ter beoordeling staat - de zogenoemde ADC-toets van artikel 6, lid 4, wordt toegepast het essentieel is dat de passende beoordeling de gevolgen van het project voor het betrokken gebied nauwkeurig vaststelt (punt 36):

"De kennis van die gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen voor het betrokken gebied is voor de toepassing van artikel 6, lid 4, namelijk absoluut noodzakelijk, aangezien anders niet kan worden getoetst of aan de voorwaarden voor de toepassing van deze uitzonderingsregel is voldaan. Het onderzoek van eventuele dwingende redenen van groot openbaar belang en dat van het bestaan van minder schadelijke alternatieven vereisen immers dat deze belangen worden afgewogen tegen de aantasting van het gebied door het onderzochte plan of project. Om te kunnen bepalen welke compenserende maatregelen eventueel moeten worden genomen, moet bovendien nauwkeurig worden vastgesteld om welke aantastingen het precies gaat (arrest Commissie/Spanje, C-404/09, EU:C:2011:768, punt 109)."

- 69.3. Het gebruiken van een hulpmiddel als AERIUS Calculator voor het maken van de passende beoordeling als bedoeld in artikel 2.8 van de Wnb is dus alleen toegestaan als daarmee volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies kunnen worden verkregen die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de geplande werkzaamheden voor de betrokken Natura 2000-gebieden kunnen wegnemen.

69.4. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister niet toereikend gemotiveerd dat in dit geval aan deze voorwaarden is voldaan. Het is met name nog onduidelijk of de beoordeling van de stikstofdepositie die als gevolg van het tracé kan ontstaan volledig is geweest.

Het tracé zelf en de wegen waarop als gevolg van het tracé een toename van verkeer te verwachten valt, liggen immers slechts ten dele binnen 5 km van (rekenpunten in) de Natura 2000-gebieden die in het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) zijn betrokken. Voor zover het verkeer op grotere afstand rijdt, is de stikstofdepositie die daarvan het gevolg is niet berekend.

Verder is onduidelijk in hoeverre het tracé leidt tot stikstofdepositie op (rekenpunten in) Natura 2000-gebieden op meer dan 5 kilometer afstand van wegvakken waarvoor het verkeersmodel een toename in verkeer voorspelt.

69.5. Deze bezwaren worden niet weggenomen door de stelling van de minister dat eventuele berekende bijdragen van wegverkeer op grotere afstanden dan 5 km niet meer betekenisvol te herleiden zijn tot een individueel project. Het is de Afdeling namelijk niet duidelijk wat precies onder "betekenisvol herleiden" moet worden verstaan en hoe is vastgesteld dat daarvan bij grotere afstanden dan 5 km geen sprake meer van kan zijn. Wat dit laatste betreft, is in het bijzonder onduidelijk waarom het kennelijk wel mogelijk is om met AERIUS Calculator voor andere bronnen dan wegverkeer de stikstofdeposities "betekenisvol te herleiden" op grotere afstanden dan 5 km.

Hetgeen de minister ter zitting voor het overige naar voren heeft gebracht komt erop neer dat het streven naar volledigheid van de stikstofberekeningen ten koste zal gaan van de precisie. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat deze keuze moet worden gemaakt. En als het niet uitgesloten is dat om technisch-wetenschappelijke redenen tussen deze twee doelen een balans moet worden gevonden, acht zij de gemaakte afweging onvoldoende inzichtelijk. De minister heeft weliswaar gewezen op enkele voordelen die SRM2 volgens hem biedt voor het berekenen van deposities van wegverkeer, maar het is onduidelijk waarom die zwaarder moeten wegen dan het nadeel dat een gedeelte van de depositie helemaal niet berekend wordt. Een cijfermatige onderbouwing van de voor- en nadelen ontbreekt. Bovendien heeft de minister in deze procedure onvoldoende duidelijk gemaakt hoe, als inderdaad moet worden aangenomen dat een gedeelte van de stikstofdepositie bezwaarlijk in de passende beoordeling van een individueel project wordt betrokken, kan worden uitgesloten dat dat gedeelte van de stikstofdepositie, eventueel in samenhang met de stikstofdepositie van andere projecten en activiteiten, toch leidt tot of bijdraagt aan een aantasting van stikstofgevoelige habitats en, als dat niet kan, hoe is verzekerd dat dan passende maatregelen getroffen zullen worden.

69.6. Het betoog slaagt. Hierna onder 233 en 234 wordt toegelicht wat dit betekent. In het belang van de definitieve beslechting van het geschil worden hierna nog zoveel mogelijk overige beroepsgronden over het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) besproken.

Snelheidsverlaging A50 als mitigerende maatregel

Ingetrokken beroepsgronden

70. Ter zitting hebben Strijdbaar Angeren en anderen de beroepsgrond over de karakterisering van de snelheidsverlaging als mitigerende of compenserende maatregel ingetrokken. Stichting Milieuvrienden Duiven heeft ter zitting de beroepsgrond over de rijrichtingen ingetrokken.

Inleiding

71. Bij de voorbereiding van het wijzigingsbesluit heeft de minister vastgesteld dat de aanleg van het tracé volgens het verkeersmodel zal leiden tot een verkeerstoename op de A50. Deze snelweg

loopt langs het Natura 2000-gebied "Veluwe". Volgens het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) zou een toename van het verkeer op deze weg leiden tot meer stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats en zijn significante gevolgen in zoverre niet uitgesloten.

Volgens de minister laat het verkeersmodel zien dat de verkeerstoename op de A50, en daarmee de toename van stikstofdepositie op de "Veluwe", kan worden voorkomen door tussen knooppunten Waterberg en Beekbergen tussen 6:00 uur en 23:00 uur de maximale snelheid te verlagen naar 100 km/u. De minister heeft daarom in artikel 7 van het wijzigingsbesluit bepaald dat deze snelheidsverlaging wordt toegevoegd aan de maatregelen voor natuurbescherming in artikel 10 van het tracébesluit.

Instandhoudings- of passende maatregel?

72. GNMF betoogt dat de snelheidsverlaging een maatregel is die vanwege de overbelasting van het Natura 2000-gebied "Veluwe" al had moeten worden genomen als instandhoudings- of passende maatregel als bedoeld in artikel 6, eerste en tweede lid, van de Habitatrichtlijn. Om deze reden mag de snelheidsverlaging volgens haar niet als mitigerende maatregel in de passende beoordeling worden betrokken.

72.1. De minister stelt zich op het standpunt dat de snelheidsverlaging ertoe strekt te voorkomen dat het tracé negatieve gevolgen heeft voor het gebied "Veluwe" en daarom een mitigerende maatregel is. Ter zitting heeft de minister hieraan toegevoegd dat de snelheidsverlaging niet al noodzakelijk was. De maatregel is niet voorzien in het beheerplan voor het gebied "Veluwe" of de structurele aanpak stikstof zoals beschreven in de Kamerbrief van 24 april 2020. De snelheidsverlaging voor de overige snelwegen zoals voorzien in het besluit van 19 december 2019 (Staatscourant 2019, nr. 71032) is dan ook niet als instandhoudings- of passende maatregel genomen, maar dient ten behoeve van het stikstofregistratiesysteem om op korte termijn weer vergunningverlening mogelijk te maken, aldus de minister ter zitting.

72.2. Het gegeven dat de snelheidsverlaging een maatregel is die naar zijn aard ook geschikt is om ingezet te worden als instandhoudings- of passende maatregel betekent niet dat deze maatregel niet als mitigerende maatregel kan worden ingezet. Uit overweging 13-13.8 van de PAS-uitspraak volgt dat een maatregel die als instandhoudings- of passende maatregel kan worden ingezet als mitigerende maatregel in een passende beoordeling kan worden betrokken als gelet op de staat van instandhouding en de instandhoudingsdoelstelling het behoud van natuurwaarden is geborgd of in geval een verbeter- of hersteldoelstelling geldt, dat doel ook op andere wijze kan worden gerealiseerd. Bovendien dient de maatregel verbonden te zijn aan het plan of project.

Het standpunt van de minister komt erop neer dat, voor zover nodig, andere maatregelen dan de snelheidsverlaging op de A50 kunnen en zullen worden getroffen voor het behoud, de verbetering of het herstel van de natuurwaarden in het Natura 2000-gebied "Veluwe". Daarom ziet de Afdeling anders dan GNMF geen reden voor het oordeel dat de minister de snelheidsverlaging in dit geval niet mocht betrekken in de passende beoordeling.

Effectiviteit

73. GNMF, Strijdbaar Angeren en anderen en Stichting Milieuvrienden Duiven betwijfelen of de snelheidsverlaging wel het effect zal hebben dat de minister voorspelt. Zij stellen dat op het betrokken gedeelte van de A50 vanwege de drukte in de huidige situatie het verkeer vaak al hoogstens 100 km/u rijdt.

73.1. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) staat op p. 130:

"Als mitigerende maatregel voor het project A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2018) is verlaging van

de snelheid op de A50 naar 100 km/uur (in de periode 06:00-23:00 uur) berekend. In plaats van een toename van 1600 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de autonome ontwikkeling (2030), is er dan sprake van een afname van circa 1500 motorvoertuigen per etmaal op het wegvak A50 knp Waterberg - A1/A50 knp Beekbergen, een afname van circa 8.000 motorvoertuigen op de A12 tussen knp Grijsoord en knp Waterberg en een afname van circa 1100 motorvoertuigen op de A12 tussen knp Grijsoord en aansluiting Ede ten opzichte van de autonome ontwikkeling (2030)."

De berekeningen zijn verder toegelicht in een memo van Royal HaskoningDHV van 20 december 2018. Hierin staat dat verschillende varianten van een snelheidsverlaging zijn doorgerekend met behulp van hetzelfde verkeersmodel als voor het tracébesluit is gebruikt, het NRM 2017.

73.2. De Afdeling stelt vast dat de minister de verkeersgevolgen van de snelheidsverlaging heeft beoordeeld door middel van een vergelijking van de verkeersintensiteiten die het NRM 2017 berekent voor de autonome situatie in 2030, de situatie in 2030 met tracé en die laatste situatie met verschillende varianten van een snelheidsbeperking op de A50. De door appellanten daarover geuite twijfel acht de Afdeling ontoereikend voor het oordeel dat die vergelijking gebrekkig zou zijn. Bij die vergelijking heeft de huidige situatie geen rol gespeeld. Hetgeen appellanten daarover hebben aangevoerd, is dan ook niet van belang voor de vraag of de snelheidsverlaging in 2030 het door de minister verwachte effect zal hebben. Overigens heeft de minister nog een berekening overgelegd waaruit volgt dat zelfs met tweemaal daags een spits van vier uur - in plaats van de twee uur die standaard is in het NRM - nog geen toename van verkeer op de A50 zal ontstaan.

Het betoog faalt.

74. GNMF voert verder aan dat de minister uitgaat van het verkeer in 2030, terwijl het tracé al eerder geopend wordt. Volgens GNMF zal de verbreding van de A12 bij Duiven-Oudbroeken na de openstelling leiden tot extra verkeer op zowel het traject A12 Ede-Waterberg als het traject A50 Waterberg-Beekbergen.

Ondanks de snelheidsverlaging is volgens GNMF niet aannemelijk dat het aantal motorvoertuigen zal afnemen. Ter zitting heeft GNMF in dit verband gesteld dat de auto's die volgens het verkeersmodel niet meer over de A50 zullen rijden mogelijk toch in de omgeving van de "Veluwe" rijden, bijvoorbeeld op het onderliggende wegennet. Desondanks heeft de minister het gebied buiten de beoordeling gelaten.

Ook Stichting Milieuvrienden Duiven heeft twijfels geuit over de verkeerseffecten die de minister verwacht van de snelheidsverlaging.

74.1. Volgens het Deelrapport Verkeer heeft het tracé in 2030 de grootste verkeersgevolgen. In zoverre is de minister dus uitgegaan van het ongunstigste scenario. Verder is van belang dat in artikel 7 van het wijzigingsbesluit is bepaald dat de snelheidsverlaging in werking treedt voorafgaand aan de openstelling van de extra rijstroken van de A12 en A15. De Afdeling is van oordeel dat daarmee in zoverre is gewaarborgd dat de snelheidsverlaging tijdig het voorspelde effect heeft.

74.2. Voor zover GNMF wijst op een mogelijke verandering in het verkeer in de nabijheid van de "Veluwe" als gevolg van de snelheidsverlaging wordt als volgt overwogen. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) staat op p. 130:

"De verkeersafname ter hoogte van het traject A50 knp Waterberg - A1/A50 knp Beekbergen betekent wel een relatief beperkte toename van verkeer over het nieuwe A15 tracé en overige delen van het verkeersnetwerk. Gebieden die als gevolg van de ViA15 inclusief mitigerende maatregel een stikstofdepositiebijdrage hebben zijn Natura 2000 Rijntakken, Natura 2000 Lingegebied & Diefdijk-zuid en Natura 2000 Loevestein, Pompveld & Kornsche Boezem."

De verkeersgevolgen van de snelheidsverlaging op de A50 zijn verder toegelicht in bijlage 4 van het Deelrapport. Daar staat dat de afbakening van de gebieden hoofdzakelijk is gemaakt op basis van de gevolgen op het hoofdwegennet, maar er zijn ook toenames meegenomen op lokale wegen die aansluiten op de A15. De berekende toe- en afnames van meer dan 500 motorvoertuigen per rijrichting in de situatie met snelheidsverlaging zijn weergegeven in afbeelding 4. Uit die afbeelding volgt dat voor de wegen die het dichtst bij het gebied "Veluwe" zijn gelegen een afname van verkeer is berekend. In hetgeen GNMF heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanknopingspunten om te twijfelen aan de juistheid van deze bevindingen. Gelet hierop heeft de minister er in zoverre van uit mogen gaan dat als gevolg van de snelheidsverlaging het tracé niet meer zal leiden tot een toename van verkeer in de nabijheid van de "Veluwe".

Voor het overige stelt de Afdeling vast dat GNMF en Stichting Milieuvrienden Duiven enkel vermoedens naar voren hebben gebracht over de verkeerseffecten die het tracé volgens hen zou kunnen hebben. De Afdeling acht deze op zich beschouwd onvoldoende om de uitkomsten van het door de minister gebruikte verkeersmodel NRM in twijfel te trekken.

De betogen falen.

75. GNMF voert verder aan dat uit de door Rijkwaterstaat ter beschikking gestelde rekenbestanden voor AERIUS volgt dat er bij de mitigerende maatregel geen rekening mee is gehouden dat de huidige maximumsnelheid in de periodes waarin de spitsstroken geopend zijn niet 120 km/uur maar 100 km/uur is. Daarnaast is er uitgegaan van 100 km/uur gedurende het hele etmaal, terwijl de maatregel alleen geldt tussen 06:00 en 23:00 uur, aldus GNMF.

75.1. Dit betoog mist feitelijke grondslag. Het standpunt van de minister over de snelheidsverlaging berust niet op een berekening van stikstofdepositie met AERIUS, maar - zoals hiervoor beschreven - op berekeningen met het verkeersmodel. Omdat uit de verkeersberekeningen volgt dat de snelheidsverlaging ertoe leidt dat op de A50 niet langer een verkeerstoename ontstaat als gevolg van het tracé, mocht de minister ervan uitgegaan dat in zoverre geen toename van stikstofdepositie op de "Veluwe" zal ontstaan.

76. GNMF en Strijdbaar Angeren betogen dat de snelheidsverlaging onvoldoende gewaarborgd is. Volgens hen had de minister moeten voorzien in permanente trajectcontrole op of een fysieke aanpassing van de A50 tussen Waterberg en Beekbergen.

Zij voeren tevens aan dat het besluit van 19 december 2019 tot verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen tot gevolg heeft dat niet meer kan worden uitgegaan van de vermeende positieve gevolgen van de snelheidsverlaging in het wijzigingsbesluit. Ter zitting heeft GNMF gewezen op recente rechtspraak van de Afdeling, waaruit volgens haar volgt dat het effect van een maatregel die nog niet is uitgevoerd gegarandeerd moet zijn op het moment waarop het besluit met die maatregel wordt genomen. Een garantie is een uitspraak over de toekomst. Door de algemene snelheidsverlaging wordt deze garantie volgens GNMF teniet gedaan. De omstandigheid dat de algemene snelheidsverlaging dateert van na het wijzigingsbesluit kan hier op grond van de Habitatrictlijn niet aan afdoen, aldus GNMF ter zitting.

76.1. De minister heeft met het besluit van 19 december 2019 op grond van de Wegenverkeerswet 1994 voorzien in een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen. Het doel hiervan is, zo staat in het besluit, de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te verlagen om vergunningverlening voor bepaalde stikstof uitstotende projecten mogelijk te maken. Over het tracébesluit en het wijzigingsbesluit die in deze procedure ter beoordeling voorliggen staat in het besluit van 19 december 2019:

"Op 18 februari 2019 is het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2019) tot wijziging van

het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2017) vastgesteld. In dit tracébesluit tot wijziging is een verlaging van de maximumsnelheid op een deel van de A50 opgenomen als mitigerende maatregel. Deze maatregel bestaat eruit dat tussen knooppunt A12/A50 Waterberg en knooppunt A1/A50 Beekbergen op beide rijbanen van de A50 tussen 06:00 en 23:00 uur (ongeacht de openstelling van de spitsstrook) een maximumsnelheid van 100 km/uur geldt. In de eerder genoemde Kabinetsbrief van 13 november 2019 is aangegeven dat de effecten van die verlaging niet nogmaals ingezet kunnen en zullen worden. Deze maatregel valt dan ook buiten de reikwijdte van dit verkeersbesluit. Ondanks dat deze maatregel geen onderdeel uitmaakt van onderhavig verkeersbesluit zal de mitigerende maatregel gelijktijdig uitgevoerd worden met de uitvoering van dit verkeersbesluit. Het later uitvoeren van deze maatregel (zoals voorzien in het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken 2019) zou tot de ongewenste situatie leiden dat de huidige maximumsnelheid van 120 km/uur tussen 06:00 en 19:00 uur in stand zou blijven."

76.2. In de PAS-uitspraak heeft de Afdeling op basis van de rechtspraak van het Hof van Justitie uitgangspunten geformuleerd om vast te stellen of een maatregel in de passende beoordeling mag worden betrokken. Onder meer geldt:

"10. Ten tijde van de passende beoordeling moet gegarandeerd zijn dat de maatregelen en autonome ontwikkelingen resultaat hebben voordat het plan of project negatieve gevolgen zal hebben.

[HvJ EU 7 november 2018, PAS, ECLI:EU:C:2018:882]"

76.3. In dit geval was ten tijde van de passende beoordeling gegarandeerd dat de snelheidsverlaging resultaat heeft voordat het tracé negatieve gevolgen zou hebben. Uit het door de minister verrichte onderzoek volgt immers dat de snelheidsverlaging ertoe leidt dat het tracé niet langer een toename van verkeer veroorzaakt op de A50 tussen Waterberg en Beekbergen en daarom ook niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op de "Veluwe" vanwege het verkeer op die weg. De inwerkingtreding van deze maatregel voorafgaand aan het openstellen van het tracé is naar het oordeel van de Afdeling voldoende gewaarborgd door middel van artikel 7 van het wijzigingsbesluit.

Het besluit van de minister van 19 december 2019 doet aan dit oordeel niet af. Dit besluit dateert immers van na het vaststellen van het wijzigingsbesluit. Het besluit van 19 december 2019 ligt in deze procedure ook niet ter toetsing voor, omdat het geen besluit is als bedoeld in artikel 6:19, eerste lid, van de Awb. Het tracébesluit en het wijzigingsbesluit worden daardoor niet ingetrokken, gewijzigd of vervangen.

76.4. De Afdeling is verder van oordeel dat het Europese recht er niet toe verplicht het besluit van 19 december 2019 toch te betrekken in de beoordeling van de rechtmatigheid van het wijzigingsbesluit.

Het is vaste rechtspraak van het Hof van Justitie dat het in Unierechtelijke zaken toepasselijke procesrecht bij gebreke van Unierechtelijke voorschriften ter zake beheerst wordt door de beginselen van gelijkwaardigheid, doeltreffendheid en effectieve rechtsbescherming. Deze beginselen houden in dat de desbetreffende nationale procedureregels niet ongunstiger mogen zijn dan die voor soortgelijke nationale vorderingen (gelijkwaardigheidsbeginsel) en dat zij de uitoefening van de door Unierecht verleende rechten in de praktijk niet onmogelijk of uiterst moeilijk mogen maken (doeltreffendheidsbeginsel) (arresten van het Hof van Justitie van 16 december 1976, Rewe, ECLI:EU:C:1976:188, punt 5; 16 december 1976, Comet, ECLI:EU:C:1976:191, punt 13; 14 december 1995, Peterbroeck, ECLI:EU:C:1995:437, punt 12; 7 juni 2007, Van der Weerd e.a., ECLI:EU:C:2007:318, punt 28).

Het Nederlandse recht is in deze situatie niet ongunstiger dan voor soortgelijke nationale vorderingen.

Ook wordt de uitoefening van de door Unierecht verleende rechten in de praktijk niet onmogelijk of uiterst moeilijk gemaakt. Tegen het besluit van 19 december 2019 konden belanghebbenden rechtsmiddelen aanwenden. Mocht de openstelling van het tracé in de toekomst toch leiden tot een toename van verkeer nabij de "Veluwe" en als gevolg daarvan tot een toename van stikstofdepositie dan biedt het Nederlandse recht aan belanghebbenden mogelijkheden om het bevoegd gezag te bewegen in dat verband de nodige maatregelen te treffen, bijvoorbeeld op grond van paragraaf 2.2 van de Wnb of hoofdstuk II, paragraaf 2, van de Wegenverkeerswet 1994.

ADC-toets

- inleiding

77. Uit het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) volgt dat het tracé vanwege een toename van stikstofdepositie significante effecten kan hebben op de habitattypen stroomdalgraslanden (H6120) en glanshaver- en vossenstaarthooilanden (H6510A) in het Natura 2000-gebied "Rijntakken". Het verlies in oppervlakte van deze habitats dat hierdoor op termijn kan ontstaan, is berekend op 25 m² respectievelijk 336 m².

In hoofdstuk 4 van de toelichting van het wijzigingsbesluit heeft de minister uiteengezet dat het tracé volgens hem toch moet worden gerealiseerd, omdat er geen alternatieve oplossingen zijn. Hiertoe heeft de minister zeven alternatieven voor het tracé beoordeeld. Die schieten volgens hem alle tekort omdat ze niet voldoen aan de doelstelling van het project en/of niet minder negatieve effecten op Natura 2000-gebieden hebben.

Verder stelt de minister dat het tracé nodig is om dwingende redenen van groot openbaar belang. In de toelichting van het wijzigingsbesluit staat hierover onder meer dat het tracé nodig is om verkeersproblemen in de regio Arnhem-Nijmegen op te lossen, de verkeersveiligheid te vergroten en de veiligheid bij hoogwater te verbeteren. Omdat stroomdalgraslanden een prioritair habitatype is, geldt in dit geval dat het tracé nodig moet zijn in verband met argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid en de openbare veiligheid. Volgens de minister is hieraan voldaan vanwege de voornoemde veiligheidsargumenten.

78. Voordat de beroepsgronden die hiertegen zijn aangevoerd worden besproken, wijst de Afdeling op het volgende. Zoals hiervoor onder 69.2 is overwogen, is het vaste rechtspraak van het Hof van Justitie dat ook in het geval - zoals in deze zaak - de ADC-toets als bedoeld in artikel 6, vierde lid, van de Habitatrictlijn wordt uitgevoerd, het van wezenlijk belang is dat de aantasting die het project veroorzaakt nauwkeurig wordt vastgesteld. Uit hetgeen eerder in deze uitspraak is overwogen, volgt dat op dit moment onvoldoende duidelijk is of de minister in dit geval de aantastingen met de vereiste nauwkeurigheid heeft vastgesteld. In het belang van een zoveel mogelijk definitieve beslechting van het geschil zal de Afdeling toch de beroepsgronden over de alternatieven en dwingende redenen van groot openbaar belang bespreken. Daarbij wordt verondersteld dat het tracé alleen leidt tot de hiervoor onder 77 vermelde aantastingen van de habitattypen stroomdalgraslanden (H6120) en glanshaver- en vossenstaarthooilanden (H6510A).

- alternatieven

79. Strijdbaar Angeren en anderen voeren aan dat de minister bij de beoordeling van de alternatieven in het wijzigingsbesluit gebruikmaakt van de Trajectnota/MER en de "Validatie MER". In deze documenten wordt echter uitgegaan van veel hogere verkeersintensiteiten dan de minister met het recentste verkeersmodel voor het wijzigingsbesluit heeft berekend. Strijdbaar Angeren en anderen vinden dat de minister bij de beoordeling van de alternatieven in het wijzigingsbesluit had moeten uitgaan van de recentste verkeersprognoses.

79.1. De minister stelt zich op het standpunt dat het niet nodig is om voor alle alternatieven nieuwe verkeersintensiteiten te berekenen. Weliswaar zijn voor de "Validatie MER" lagere verkeersintensiteiten berekend dan voor de Trajectnota/MER, maar de trends zijn volgens de minister dezelfde. De minister stelt dat de nieuwste verkeersberekeningen met NRM 2017 geen reden geven om hieraan te twijfelen. De berekende intensiteiten voor het voorkeursalternatief liggen namelijk tussen de intensiteiten die zijn berekend voor de Trajectnota/MER en de "Validatie MER".

79.2. In tabel 4.2.2 van de "Validatie MER" is met behulp van indexcijfers weergegeven wat de verwachte toe- en afnames van het verkeer zullen zijn op de belangrijkste wegen in de regio Arnhem-Nijmegen. Dit is gedaan voor zowel het verkeersmodel dat voor de Trajectnota/MER is gebruikt als voor het verkeersmodel dat bij de vaststelling van het tracébesluit het recentste was. De indexcijfers laten vergelijkbare ontwikkelingen zien.

De verkeersintensiteiten die de minister voor het voorkeursalternatief in het wijzigingsbesluit heeft berekend met het NRM 2017 zijn hiermee in lijn. De absolute verkeersintensiteiten die zijn berekend voor de betrokken wegen liggen tussen de waarden die zijn berekend voor de Trajectnota/MER en de "Validatie MER". Dit volgt uit tabel 4-1 van de toelichting van het wijzigingsbesluit en tabel 4.2.1 van de "Validatie MER". Gelet hierop heeft de minister zich op het standpunt mogen stellen dat het doorrekenen van alle alternatieven met het nieuwste verkeersmodel niet nodig is.

Het betoog faalt.

80. Strijdbaar Angeren en anderen en GNMF betogen dat de minister een alternatief voor het tracé had moeten onderzoeken met een langere tunnel dan alleen een tunnel voor de kruising met het Pannerdensch Kanaal. Ook [appellanten sub 8] en Stichting Milieuvrienden Duiven wijzen op een tunnel als alternatief.

80.1. De minister ziet geen reden om meer onderzoek te doen naar een tunnel als alternatieve oplossing. Een tunnel heeft namelijk nadelen bij calamiteiten en (dreigend) hoogwater. Daarnaast is een tunnel te duur. Dit geldt volgens de minister zeker voor een tunnel die langer is dan nodig zou zijn om alleen het Pannerdensch Kanaal te kruisen. Bij tweemaal die lengte zouden de meerkosten al honderden miljoenen euro's bedragen.

Verder zal een tunnel de significante effecten van het tracé als gevolg van stikstofdepositie niet wegnemen. Die ontstaan namelijk hoofdzakelijk op grote afstand van het Pannerdensch Kanaal. Het getroffen perceel stroomdalgraslanden ligt op hemelsbreed 17 km. Een van de twee percelen glanshaverhooilanden ligt op 2,5 km. Het andere ligt wel nabij het kanaal, direct ten zuiden van de plek waar de brug is voorzien. Om dit perceel te ontzien qua stikstofdepositie zou volgens de minister de tunnelmond echter op vele kilometers afstand geplaatst moeten worden.

80.2. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister zich terecht op het standpunt gesteld dat een, al dan niet verlengde, tunnel onder het Pannerdensch Kanaal in dit geval geen reëel alternatief is. Zo is namelijk onbestreden dat de significante effecten vanwege stikstofdepositie hoofdzakelijk ontstaan op meerdere kilometers afstand van het Pannerdensch Kanaal. Wat betreft het perceel dat wel op korte afstand ligt, is onbestreden dat het voorkomen van stikstofdepositie op die plek zou vereisen dat de tunnelmond op vele kilometers afstand zou moeten komen. Hierdoor zouden de meerkosten voor een tunnel - zie hiervoor onder 29.2 - nog verder oplopen. Verder is aannemelijk dat een tunnel ook nadelen heeft bij calamiteiten en hoogwater.

Het betoog faalt.

81. [appellanten sub 14] voeren aan dat het Regiocombi 1-alternatief het Natura 2000-gebied ontziet. Bovendien is dit alternatief volgens hen goedkoper.

GMNF wijst op het Regiocombi 2-alternatief. Volgens haar had de minister moeten onderzoeken met welke aanpassingen dit alternatief de minst negatieve effecten zal veroorzaken op voor stikstof gevoelige habitats.

81.1. De minister stelt dat het Regiocombi 1-alternatief de verkeersproblemen onvoldoende oplost. Bovendien is dit alternatief wat betreft de significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden niet beter dan het voorkeursalternatief. De minister wijst erop dat de Regiocombi-alternatieven zorgen voor veel meer verkeer over de A12 en daardoor aanzienlijke effecten hebben op de zuidkant van de "Veluwe".

81.2. Voor zover [appellanten sub 14] aanvoeren dat het Regiocombi 1-alternatief het Natura 2000-netwerk ontziet, geldt dat alleen voor het gebied "Rijntakken". In paragraaf 4.1.8 van de toelichting van het wijzigingsbesluit is beschreven dat dit alternatief echter meer nadelige gevolgen heeft voor het gebied "Veluwe" vanwege (tijdelijk) ruimtebeslag en stikstofdepositie. Volgens de toelichting is dit alternatief daarom per saldo niet beter voor het Natura 2000-netwerk. [appellanten sub 14] hebben hier niets tegen aangevoerd.

81.3. Verder stelt de Afdeling vast dat GMNF niet heeft geconcretiseerd welke aanpassingen van het Regiocombi 2-alternatief de minister ten onrechte niet in aanmerking zou hebben genomen. De enkele stelling dat de minister aanpassingen had moeten onderzoeken is onvoldoende voor het oordeel dat de minister het wijzigingsbesluit niet met de vereiste zorgvuldigheid heeft voorbereid.

81.4. De betogen falen.

82. GMNF voert aan dat de minister bij de beoordeling van de alternatieven meer onderzoek had moeten doen naar de verlaging van de maximumsnelheid op meerdere snelwegen in Gelderland. Een lagere snelheid heeft tot gevolg dat het verkeer minder stikstof uitstoot. Ook zou de doorstroming verbeteren zonder dat er capaciteitsverlies optreedt, aldus GMNF.

82.1. In de startnotitie is de hoofddoelstelling van het project omschreven als: het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid over de weg door de doorstroming op, capaciteit en betrouwbaarheid/robuustheid van de weg te vergroten en daarbij rekening te houden met de leefomgeving. Als bijkomende doelstellingen zijn vermeld: bijdragen aan een (internationaal) concurrerend vestigingsklimaat; bijdragen aan een ruimtelijkeconomisch vitale (woon- en leefklimaat) Stadsregio Arnhem Nijmegen; en toekomst vaste oplossing, waaronder robuustheid en hoogwaterveiligheid.

82.2. De Afdeling acht niet aannemelijk dat het verlagen van de maximumsnelheid in Gelderland op zichzelf in relevante mate bijdraagt aan deze doelstellingen. Alleen al om deze reden heeft de minister hier geen nader onderzoek naar hoeven te doen.

83. Stichting Milieuvrienden Duiven merkt op dat in het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) wordt verwezen naar de uitspraak van de Afdeling van 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2454 (Blankenburgverbinding). Volgens haar is een belangrijk verschil tussen dat project en de ViA15 dat er diverse alternatieven zijn voor een doortrekking van de A15 naar de A12. Deze zijn beschreven in de Trajectnota/MER, aldus Stichting Milieuvrienden Duiven.

83.1. De minister heeft in paragraaf 4.1 van de toelichting van het wijzigingsbesluit beschreven waarom de alternatieven uit de Trajectnota/MER volgens hem geen alternatieve oplossingen zijn als bedoeld in artikel 2.8, vierde lid, aanhef en onder a, van de Wnb. Stichting Milieuvrienden Duiven heeft niet toegelicht waarom deze beschrijving niet zou kloppen. Alleen al hierom faalt het betoog.

- dwingende redenen van algemeen belang

84. Strijdbaar Angeren en anderen wijzen erop dat het tracé leidt tot een aantasting van de prioritaire habitat stroomdalgraslanden, waardoor de minister maar op een aantal specifieke dwingende redenen van groot openbaar belang een beroep mag doen. Het merendeel van de redenen die zijn vermeld in de toelichting van het wijzigingsbesluit valt hier volgens Strijdbaar Angeren en anderen echter niet onder. Daarom was volgens hen de uitdrukkelijke instemming van de Europese Commissie voor het tracé vereist, maar die is nooit gegeven.

84.1. In paragraaf 4.2 van de toelichting van het wijzigingsbesluit heeft de minister uiteengezet om welke dwingende redenen van groot openbaar belang volgens hem het tracé nodig is. Het gaat, kort samengevat, om het oplossen van verkeersproblemen in de regio Arnhem-Nijmegen, het verbeteren van de bereikbaarheid en de robuustheid en veiligheid van het wegennet, het verbeteren van de leefomgeving rond regionale wegen, het verbeteren van de hoogwaterveiligheid en het bijdragen aan de economische ontwikkeling van de regio.

84.2. Het tracé kan volgens het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) leiden tot significante gevolgen voor de habitattypen stroomdalgraslanden (H6120) en glanshaver- en vossenstaarthooilanden (H6510A). Alleen het eerstgenoemde habitatype is een prioritair habitatype waarvoor het vijfde lid van artikel 2.8 van de Wnb van belang is. In dit verband is van belang dat uit de toelichting van het wijzigingsbesluit volgt dat de minister zich op het standpunt stelt dat het tracé onder meer nodig is voor het verbeteren van de openbare veiligheid als bedoeld in onderdeel a van voornoemd artikellid.

Dat in de toelichting ook andere redenen zijn vermeld, betekent niet dat de minister op grond van onderdeel b advies had moeten vragen aan de Europese Commissie. Die andere redenen zijn van belang voor het niet-prioritaire habitatype dat significante gevolgen van het tracé kan ondervinden. De omstandigheid dat geen advies aan de Europese Commissie is gevraagd, betekent wel dat de aantasting van het prioritaire habitatype alleen kan worden gerechtvaardigd met de redenen als bedoeld in onderdeel a van artikel 2.8, vijfde lid. Of de minister hierin is geslaagd, wordt hierna beoordeeld.

Het betoog faalt.

85. GNMF betoogt - kort samengevat - dat de onderbouwing van de verbetering van de verkeersveiligheid van het tracé niet deugt. De Afdeling zal dit betoog niet bespreken. De minister heeft ter zitting weliswaar erkend dat er hierbij fouten zijn gemaakt, maar hij heeft ook toegelicht dat de gestelde bijdrage aan de verkeersveiligheid niet is bedoeld als argument voor onderdeel a van artikel 2.8, vijfde lid, van de Wnb.

86. Strijdbaar Angeren en anderen en GNMF voeren aan dat de openbare veiligheid bij hoogwater mogelijk een geldige reden is om de weg aan te leggen, maar niet om deze permanent, dus ook buiten calamiteiten, voor het verkeer open te stellen. Het is immers niet zozeer de aanleg als wel het gebruik van het tracé dat tot significante effecten leidt.

GNMF betoogt tevens dat de minister onvoldoende en bovendien ondeugdelijk heeft onderbouwd dat het tracé nodig is voor de hoogwaterveiligheid.

86.1. Uit de rechtspraak van het Hof van Justitie volgt dat de dwingende redenen van groot openbaar belang moeten worden afgewogen tegen de aantasting van het betrokken gebied door het project (zie hiervoor onder 69.2). De aantasting van het prioritaire habitatype stroomdalgraslanden in het gebied "Rijntakken" als gevolg van het tracé betreft op termijn een verlies van 25 m². De minister heeft een zwaarder gewicht toegekend aan het tracé omdat dit bij hoogwater bijdraagt aan de evacuatiemogelijkheden door middel van een extra vaste oeververbinding tussen de regio Arnhem-Nijmegen en de Achterhoek/Liemers. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister in redelijkheid tot deze belangenafweging kunnen komen. Een

cijfermatige of anderszins uitgebreidere onderbouwing - zoals door GNMF gewenst - was hiervoor niet vereist.

- compenserende maatregelen

87. Als compenserende maatregel heeft de minister in artikel 8 van het wijzigingsbesluit voorzien in de aanleg van 200 m² stroomdalgraslanden en 700 m² glanshaver- en vossenstaarthooilanden in het gebied "Rijntakken".

a. berekening compensatieopgave

88. GNMF betoogt dat het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) wat betreft de compensatieopgave ten onrechte geen inzicht verschaft in de duur van de overschrijding van de kritische depositiewaarde voor de habitattypen waar als gevolg van het tracé de stikstofdepositie toeneemt. Dit is volgens haar van belang omdat voortdurende overschrijding van de kritische depositiewaarde resulteert in veranderingen in vegetatie, soortensamenstelling, met tot gevolg verruiging en vergrassing en het dichtgroeien van het vegetatiedek.

88.1. De minister stelt dat in de ecologische beoordeling de huidige staat van instandhouding nadrukkelijk is betrokken. Volgens de minister is deze namelijk relevant en niet de duur van de overschrijding van de kritische depositiewaarde.

88.2. In hoofdstuk 5 van het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) is beoordeeld wat de effecten kunnen zijn van toenames in stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De door GNMF genoemde aspecten zoals verruiging en vergrassing zijn in de effectbeoordeling betrokken. Ook is ingegaan op de staat van instandhouding van de betrokken habitats, de kritische depositiewaarden en de achtergronddepositie van stikstof. De Afdeling ziet niet in waarom in aanvulling hierop ook de duur van de overschrijding van de kritische depositiewaarden vermeld had moeten worden. Daarom faalt het betoog.

89. GNMF stelt dat voor de habitattypen die gecompenseerd moeten worden onvoldoende inzicht is verschaft in de locatiespecifieke omstandigheden en de staat van instandhouding.

89.1. In paragraaf 5.2.1 van het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) is ingegaan op de gevolgen van de toename van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied "Rijntakken". Bij de effectbeoordeling is, ook voor de te compenseren habitattypen stroomdalgraslanden (H6120) en glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver) (H6510), uitdrukkelijk aandacht besteed aan de lokale omstandigheden waaronder de habitats in het gebied voorkomen. GNMF heeft niet toegelicht welke relevante informatie hierbij zou ontbreken. Daarom bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat het wijzigingsbesluit in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

90. GNMF stelt dat kennelijk gemakshalve is uitgegaan van een afname van het oppervlak van een habitat bij deposities boven de kritische depositiewaarde van 0,18 procent per mol. Daarmee wordt er volgens GNMF ten onrechte van uitgegaan dat de afname recht evenredig is met de toename van de stikstofdepositie boven de kritische depositiewaarde, terwijl het volgens haar ook mogelijk is dat de bijdrage van een kleine stikstofdepositie op een specifiek habitatype op een specifieke locatie leidt tot een snellere of exponentiële afname van het betreffende habitatype. Vandaar dat per locatie de specifieke omstandigheden in beeld dienen te worden gebracht, aldus GNMF.

90.1. De minister betwist dat er gemakshalve van 0,18 procent is uitgegaan. Volgens de minister is de gemiddelde afname 0,14 procent per mol. Onder verwijzing naar figuur 5 van bijlage 3 van het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) stelt de minister dat 0,18 procent de meest steile curve is voor habitattypen die hier relevant zijn. Door uit te gaan van 0,18 procent is volgens de minister

uitgegaan van een worst-case-benadering.

90.2. In bijlage 3 van het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) is toegelicht dat de compensatieopgave is berekend met de methode die is ontwikkeld voor het project Maasvlakte 2. Daarbij zijn voor verschillende typen duinhabitats percentages vastgesteld voor de afname van areaal per mol N door kwaliteitsverlies bij toename van de stikstofdepositie. In de bijlage zijn de habitattypen die in het Deelrapport aan de orde zijn op basis van de stikstofgevoeligheid vergeleken met de typen duinhabitats en op basis daarvan zijn de relevante percentages bepaald. De habitattypen stroomdalgraslanden en glanshaver- en vossenstaartheuvels (glanshaver), waar de compensatieopgave voor is vastgesteld, zijn aangemerkt als zeer gevoelig voor stikstofdepositie met een bijbehorend percentage van 0,18 procent per mol.

De berekening gaat volgens het Deelrapport uit van het ongunstigste scenario doordat geen rekening is gehouden met beheermaatregelen en de toekomstige daling van de achtergronddepositie.

90.3. De Afdeling stelt vast dat de minister het percentage van 0,18 procent per mol heeft gekozen op basis van een vergelijking van habitats aan de hand van de stikstofgevoeligheid, waarbij tevens is uitgegaan van ongunstige aannames over beheer en achtergronddepositie. GNMF heeft deze berekening als zodanig niet bestreden, maar heeft alleen in algemene zin gesteld dat het mogelijk is dat de afname per locatie verschilt. Deze stelling heeft GNMF niet verder onderbouwd. Het betoog is daarom onvoldoende voor het oordeel dat de minister de compensatieopgave niet met de vereiste zorgvuldigheid heeft vastgesteld.

91. GNMF voert verder aan dat op basis van de dosis-effectrelatie alleen de netto compensatieopgave is meegenomen. Volgens haar dienen ten minste alle locaties waar een toename van de stikstofdepositie plaatsvindt, in beginsel te worden gecompenseerd. Onderlinge uitruil is niet mogelijk, aldus GNMF.

91.1. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) is voor alle locaties in Natura 2000-gebieden waar een toename van stikstofdepositie is berekend aan de hand van de specifieke omstandigheden van het betrokken gedeelte van het gebied beoordeeld of die toename, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, een significant negatief effect kan zijn. Volgens het Deelrapport is dat alleen het geval voor enkele locaties met de habitattypen stroomdalgraslanden en glanshaver- en vossenstaartheuvels (glanshaver) in het gebied "Rijntakken". GNMF heeft tegen de aldus gemaakte ecologische beoordeling onvoldoende concrete bezwaren aangevoerd. Daarom geeft het betoog geen aanleiding voor het oordeel dat het wijzigingsbesluit in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

Het betoog faalt.

92. Stichting Milieuvrienden Duiven betoogt dat bij de berekening van de compensatieopgave een vreemde omslag is gemaakt van mol/ha naar m². Zij vindt bijlage 3 van het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) niet te volgen.

92.1. Stichting Milieuvrienden Duiven heeft gesteld dat de toelichting van de berekening van de compensatieopgave niet te volgen is, maar zij hebben niet uitgelegd waarom. De enkele stelling van Stichting Milieuvrienden Duiven is onvoldoende voor het oordeel dat het wijzigingsbesluit niet toereikend is gemotiveerd. Daarom faalt het betoog.

b. geschiktheid locatie compensatie

93. GNMF betoogt dat het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) onvoldoende inzicht verschaft in de specifieke omstandigheden van de locaties waar de compensatie plaatsvindt. Zij stelt dat het gaat om plekken waar de achtergronddepositiewaarde van stikstof hoger is dan de kritische

depositiewaarde van de habitattypen die voor compensatie in aanmerking komen. Hierom betwijfelt GNMF of de benodigde kwaliteit van de te ontwikkelen habitattypen binnen afzienbare tijd kan worden gerealiseerd en in stand kan worden gehouden. Volgens haar is het dan ook niet aannemelijk dat het resultaat van de compenserende maatregelen wordt bereikt op het moment dat de schade van het project optreedt.

93.1. In het "Compensatieplan stikstofdepositie" van 22 januari 2019 is uitgewerkt hoe de compensatieopgave moet worden gerealiseerd. Daarin staat dat de geschiktheid van mogelijke locaties is beoordeeld vanuit ecologisch, juridisch en praktisch oogpunt (paragraaf 1.3). Eén van de "harde randvoorwaarden" is dat de locatie voldoet aan de ecologische vereisten van het habitatype of daarvoor geschikt is te maken, waardoor er de benodigde zekerheid is dat het habitatype zich ook daadwerkelijk ontwikkelt. Daarnaast staat er dat ermee rekening is gehouden of het te ontwikkelen habitatype passend is in de ruimtelijke context van het landschap en dat in dit kader wordt gezocht naar aansluiting bij locaties of zones waar het habitatype nu al voorkomt.

Volgens het compensatieplan is er een potentiële locatie in Cortenoever nabij de IJssel die aan alle eisen en randvoorwaarden voldoet. Het betreft voormalige landbouwgronden met op ongeveer 5 m afstand bestaande stroomdalgraslanden en op ongeveer 100 m glanshaverhooilanden. Deze gronden zijn qua bodemtype en locatie geschikt om deze twee habitattypen tot ontwikkeling te brengen, hoewel de voedselrijkdom nog wel te hoog is. Om die op korte termijn te laten dalen, zijn diverse aanvullende maatregelen mogelijk. Die zijn in het compensatieplan opgesomd.

Verder staat er dat de bestaande stroomdalgraslanden en glanshaverhooilanden bij Cortenoever oud, reliëfrijk en voor een groot deel onbemest en tamelijk voedselarm zijn. Beide habitattypen komen in zeer goed ontwikkelde vorm voor.

93.2. Op zich wijst GNMF er terecht op dat in het compensatieplan noch het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) staat hoe groot de stikstofdepositie is op de locatie waar de compensatieopgave gerealiseerd gaat worden. Dit neemt niet weg dat in het compensatieplan is toegelicht waarom de locatie geschikt is voor het ontwikkelen van stroomdalgraslanden en glanshaverhooilanden en welke maatregelen in dat verband nog genomen moeten worden. De omstandigheid dat de twee habitattypen op korte afstand van de locatie in zeer goede kwaliteit voorkomen, wijst erop dat stikstofdepositie in de huidige situatie geen knelpunt is. De minister heeft dit in het nadere verweerschrift bevestigd en uiteengezet dat de stikstofdepositie op de betrokken locatie in de toekomst zal dalen en grotendeels onder de kritische depositiewaarden zal komen te liggen. De Afdeling ziet in hetgeen GNMF heeft aangevoerd dan ook geen reden om te betwijfelen dat stikstofdepositie voor de gekozen locatie geen knelpunt is. Daarom faalt het betoog.

c. wachttijd

94. Strijdbaar Angeren en anderen en GNMF betogen dat in het wijzigingsbesluit ten onrechte niet is bepaald dat de compensatie eerst moet zijn aangelegd en aangeslagen voordat met de aanlegwerkzaamheden van het tracé kan worden begonnen. Daarvoor achten zij van belang dat in het compensatieplan staat dat de gebieden die dienen als compensatie 5 tot 10 jaar nodig hebben om als habitattypen te kunnen kwalificeren. Gelet hierop had volgens hen wachttijd moeten worden opgenomen. GNMF wijst in dit verband op het arrest van het Hof van Justitie in de zaak Orléans (ECLI:EU:C:2016:583), waarin volgens haar eisen worden gesteld aan de zekerheid van het effect en tijdstip van uitvoering.

94.1. De minister stelt dat de effectiviteit van de compenserende maatregelen is onderbouwd in het compensatieplan. Volgens de minister treden de effecten op stikstofgevoelige habitattypen door een toename van verkeer weliswaar op vanaf het moment van ingebruikname van het tracé in 2023/2024, maar omdat de achteruitgang geleidelijk plaatsvindt, is het volgens hem niet zo dat de

betrokken habitattypen op dat moment direct niet meer kwalificeren. De inrichtingsmaatregelen voor compensatie zijn volgens de minister uiterlijk in 2021 gereed. Doordat het tempo van de ontwikkeling hoger is dan het tempo van de aantasting, zal geen sprake zijn van vermindering van het oppervlak of de kwaliteit van de betrokken habitattypen, aldus de minister.

94.2. Ingevolge artikel 2.8, vierde lid, aanhef en onder c, van de Wnb worden de nodige compenserende maatregelen getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

94.3. In de uitspraak van 18 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2454, heeft de Afdeling al overwogen dat hetgeen het Hof van Justitie heeft overwogen in het arrest Orléans niet gaat over compenserende maatregelen.

Ook heeft de Afdeling in die uitspraak overwogen dat volgens de "Richtsnoeren voor de toepassing van artikel 6, lid 4, van de Habitatrichtlijn" van de Europese Commissie het niet onder alle omstandigheden is vereist dat het resultaat van de voorgenomen compenserende maatregelen is bereikt voordat de schade ontstaat. In dat geval moeten volgens de Commissie aanvullende maatregelen worden getroffen om geleden verliezen extra te compenseren.

94.4. In het compensatieplan staat dat de realisatie van de compensatie is gegarandeerd. De provincie Gelderland is eigenaar van de locatie en gaat Rijkswaterstaat toestemming verlenen voor inrichting, beheer en monitoring van de compensatie. Provincie Gelderland legt dit vast in een brief aan Rijkswaterstaat. De ontwikkeling van soortenarme vegetaties kan volgens het compensatieplan plaatsvinden binnen 5 tot 10 jaar, afhankelijk van voedselrijkdom bij de start. Er worden gerichte inrichtingsmaatregelen getroffen om de voedselrijkdom te verlagen en toepassing van maaisel met zaden zodat de ontwikkeling binnen 5 tot 10 jaar mogelijk is.

Verder staat er dat de beheerder extra maatregelen zal nemen indien het habitatype zich onvoldoende ontwikkelt. De inrichtingsmaatregelen zullen voor aanvang van het gebruik van de ViA15 zijn gerealiseerd (uiterlijk in 2021). Het tempo van ontwikkeling is hoger dan het tempo van aantasting (zie ook bijlage 3 van de passende beoordeling). Op geen enkel moment zal er daarom sprake zijn van een vermindering van oppervlak of kwaliteit van de betrokken habitattypen. Gelet op de omvang, kwaliteit, locatie en tijdigheid van de compensatie is de conclusie dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft, aldus het compensatieplan.

94.5. Uit het compensatieplan volgt dat tussen 2026 en 2031 op de compensatielocatie de stroomdalgraslanden (200 m²) en glanshaverhooilanden (700 m²) volledig tot ontwikkeling zullen zijn gekomen.

Hier staat tegenover dat het tracé naar verwachting in 2023 in gebruik wordt genomen en dat, volgens het Deelrapport gebiedsbescherming (2019), in 2030 het grootste projecteffect wordt verwacht, in die zin dat dan de hoogste toenames in stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats zullen ontstaan. Deze toenames kunnen leiden tot kwaliteitsverlies van de habitats en, op langere termijn, tot verlies van oppervlakte. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) is de termijn voor het volledige verlies aan oppervlakte voor de twee betrokken habitattypen bepaald op 25 jaar, dus ongeveer in 2048. Dit verlies is berekend op 25 m² aan stroomdalgraslanden en 336 m² aan glanshaverhooilanden.

Gelet op de betrekkelijk lange termijn tot dat de negatieve gevolgen zich ten volle zullen hebben gemanifesteerd (2048), het feit dat de compensatiegave uiterlijk ongeveer ten tijde van de hoogste toename in stikstofdepositie zal zijn gerealiseerd (2031 tegen 2030) en de omstandigheid dat meer oppervlakte wordt gecompenseerd dan er uiteindelijk maximaal verloren kan gaan, heeft de minister zich terecht op het standpunt gesteld dat de compenserende maatregelen waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft. De door appellanten gewenste wachtperiode is daarom niet noodzakelijk.

Het betoog faalt.

d. borging

95. Strijdbaar Angeren en anderen en GNMF betogen dat de duurzaamheid van de compenserende maatregelen onvoldoende is geborgd. De minister stelt weliswaar dat de provincie Gelderland in een brief zal garanderen dat Rijkswaterstaat toestemming krijgt voor de inrichting, het beheer en de monitoring van de compensatie, maar deze toestemming is volgens hen niet verkregen voordat het wijzigingsbesluit is vastgesteld zodat de compensatie niet voorafgaand is verzekerd. Daarnaast is de brief ten onrechte niet ter inzage gelegd, zodat deze niet controleerbaar is.

Ook ontbreekt volgens Strijdbaar Angeren en anderen de garantie van de provincie dat de locatie blijvend de gewenste habitattypen zal behouden.

95.1. De minister stelt dat gedeputeerde staten van Gelderland op 20 februari 2019 schriftelijk hebben bevestigd dat zij bereid zijn de compenserende maatregelen op eigendom van de provincie te steunen, mede gelet op het belang van de provincie bij de doortrekking van de A15. In deze brief is aangegeven dat de toestemming pas geformaliseerd zou worden nadat het gewijzigde tracébesluit is gepubliceerd. Met de kennisgeving van het wijzigingsbesluit op 27 februari 2019 heeft deze toezegging daarmee tijdig zijn werking verkregen, aldus de minister.

De minister stelt verder dat de gronden voor de compensatie onderdeel zijn van het Natura 2000-gebied en van het Gelders Natuurnetwerk. Volgens de minister zullen Rijkswaterstaat en de provincie erop toezien dat de gebieden dusdanig beheerd worden dat de te ontwikkelen habitattypen behouden zullen blijven.

95.2. Artikel 8 van het wijzigingsbesluit verplicht de minister om de compensatieopgave te realiseren op de daarin aangeduide percelen. De minister heeft zich bij het vaststellen van het wijzigingsbesluit op het standpunt gesteld dat de provincie zal meewerken aan het uitvoeren van deze verplichting. Er is geen reden om te betwijfelen dat dit standpunt op dat moment klopte. De brief van gedeputeerde staten van na het wijzigingsbesluit bevestigt dit. De minister was niet verplicht om bij de vaststelling van het wijzigingsbesluit een schriftelijk stuk over te leggen als bewijs van de instemming van de provincie.

Voor zover Strijdbaar Angeren en anderen aanvoeren dat niet is gegarandeerd dat de habitattypen na de aanleg behouden zullen blijven, wijst de Afdeling erop dat de compensatielocatie in het Natura 2000-gebied "Rijntakken" ligt en daarom beschermd is op grond van de Wnb.

De betogen falen.

Overige beroepsgronden gebiedsbescherming

Referentiesituatie en cumulatie

96. Strijdbaar Angeren en anderen, GNMF en Stichting Milieuvrienden Duiven betogen dat de minister onvoldoende rekening heeft gehouden met de cumulatie van effecten van het tracé met andere projecten.

Strijdbaar Angeren en anderen en GNMF wijzen er in dit verband op dat in het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) staat dat voor het Natura 2000-gebied "Rijntakken" een effectbeoordeling van de cumulatie met overige plannen en projecten "niet van toepassing" is. Zij doen beiden een beroep op het arrest van het Hof van Justitie van 26 april 2017, Moorborg,

In reactie op het verweerschrift hebben Strijdbaar Angeren en anderen hun betoog verder toegelicht. Zij vinden dat de minister zich ten onrechte op het standpunt stelt dat de gevolgen van het project moeten worden getoetst ten opzichte van de feitelijke situatie ten tijde van het nemen van het besluit, waarbij projecten die in het verleden zijn gerealiseerd en uitgevoerd worden onderdeel uitmaken van deze "autonome situatie". Weliswaar is dit vaste jurisprudentie van de Afdeling, maar volgens Strijdbaar Angeren en anderen is die achterhaald door het voornoemde Moorburg-arrest. Hieruit volgt volgens hen dat een passende beoordeling tevens in moet gaan op de cumulatieve effecten met reeds uitgevoerde projecten. Dit betekent dat deze in het verleden uitgevoerde projecten niet in de referentiesituatie kunnen worden meegenomen. Strijdbaar Angeren en anderen hebben een lijst overgelegd met projecten die volgens hen in de cumulatietoets hadden moeten worden betrokken. Zij lichten daar één project specifiek uit: het Programma Stroomlijn van Rijkswaterstaat. Dit project heeft volgens de passende beoordeling die daarvoor is gemaakt effecten op dezelfde habitattypen als het tracé, aldus Strijdbaar Angeren en anderen.

- 96.1. Volgens de minister volgt uit het Moorburg-arrest dat bij de beoordeling van de gevolgen van een voorgenomen project voor Natura 2000-gebieden ook alle projecten in aanmerking moeten worden genomen die samen met dat voorgenomen project significante gevolgen kunnen hebben. Dat is in dit geval ook gebeurd. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) en in het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) is de projectsituatie beschouwd, die bestaat uit de autonome ontwikkeling plus de effecten van de ViA15. Projecten die reeds in het verleden zijn gerealiseerd en nog steeds uitgevoerd worden, maken deel uit van de autonome situatie en zijn dus in de beoordeling van de mogelijke gevolgen van het project betrokken. Wat appellanten voorstaan komt er volgens de minister op neer dat over de band van de passende beoordeling voor het tracé opnieuw alle door hen genoemde projecten die in het verleden zijn gerealiseerd opnieuw passend worden beoordeeld alsof voor die projecten met het tracébesluit (opnieuw) toestemming zou worden gegeven. Dat is niet wat de Habitatrichtlijn eist.

Over het Programma Stroomlijn stelt de minister dat dit in 2016 is vergund en uitgevoerd. Uit de passende beoordeling die voor dat project is gemaakt volgt volgens de minister dat op geen van de genoemde habitattypen een negatief effect optreedt. Er kan dus helemaal geen sprake zijn van cumulatie. Voor de in de betreffende passende beoordeling genoemde soorten is evenmin sprake van permanente effecten en kan dus evenmin sprake zijn van cumulatie. De realisatie van 'Stroomlijn fase 3, percelen 1 en 2, tranche 4' leidt alleen voor een paar in die passende beoordeling onderzochte soorten tot een tijdelijk effect door verstoring tijdens de uitvoering. Die uitvoering heeft echter al geruime tijd geleden plaatsgevonden en ook met deze effecten kan bij de aanleg of het gebruik van de ViA15 dus nooit meer sprake zijn van cumulatie, aldus de minister.

- 96.2. Voor zover Strijdbaar Angeren en anderen en GNMF wijzen op de passage in het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) waarin staat dat voor het Natura 2000-gebied "Rijntakken" een effectbeoordeling van de cumulatie met overige plannen en projecten "niet van toepassing" is, overweegt de Afdeling als volgt.

Uit paragraaf 5.1.1 van dit rapport volgt dat wanneer is vastgesteld dat het tracé negatieve effecten heeft die op zichzelf genomen niet significant zijn, het projecteffect in cumulatie met overige projecten en/of plannen is beschouwd die eveneens stikstofdepositie teweeg brengen.

De passage in paragraaf 5.2.4 waarnaar appellanten verwijzen, bevat de vaststelling dat een dergelijke beoordeling van cumulatie voor het gebied "Rijntakken" niet hoeft te worden gemaakt, omdat niet is vastgesteld dat het tracé leidt tot stikstofdepositie op dit gebied die op zichzelf genomen geen negatieve gevolgen heeft. De Afdeling begrijpt dat deze passage bij appellanten tot verwarring heeft kunnen leiden, omdat die de indruk wekt dat de stikstofdepositie vanwege het tracé in isolatie is beoordeeld. Dat is echter niet het geval. Uit het rapport blijkt namelijk dat de

betekenis van de extra stikstofdepositie als gevolg van het tracé mede is gerelateerd aan de totale stikstofdepositie op het gebied (oftewel de achtergronddepositie). Dit is in het algemeen toegelicht in paragraaf 1.3 van het Deelrapport en blijkt ook uit de effectbeoordeling van de berekende toenames in stikstofdepositie op het gebied "Rijntakken" in paragraaf 5.2.1.

Het voorgaande betekent dat de betogen feitelijke grondslag missen voor zover ze ervan uitgaan dat de mogelijke gevolgen van stikstofdepositie vanwege het tracé niet zijn beoordeeld in combinatie met andere plannen of projecten.

96.3. Voor zover het gaat om andere effecten van het tracé dan stikstofdepositie stelt de Afdeling vast dat in het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) is ingegaan op de gevolgen van het tracé in combinatie met andere plannen en projecten. Zo is bij verstoring door geluid in het gebied "Rijntakken" uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting van wegverkeer, spoorverkeer en scheepvaart (paragraaf 5.3.1). Bij de beoordeling van het verlies van 0,8 ha zachthoutoobossen in hetzelfde gebied is uitdrukkelijk ingegaan op de relatie met andere projecten die van invloed zijn op het oppervlak van dit habitattype (6.8.1). In bijlage 7 is een overzicht opgenomen van de vergunningen die hierbij zijn betrokken. Daar zijn ook vergunningen bij die zijn verleend in het door Strijdbaar Angeren en anderen genoemde Programma Stroomlijn. Verder is in een aparte paragraaf beoordeeld of het tracé mogelijk gevolgen heeft die op zichzelf genomen niet significant zijn, maar in combinatie met andere plannen of projecten wel (6.8.5).

Naar het oordeel van de Afdeling hebben appellanten niet aannemelijk gemaakt dat het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) wat dit betreft onvolledig is. Zij hebben weliswaar diverse andere projecten genoemd, maar zij hebben niet toegelicht welke effecten deze projecten in combinatie met het tracé zouden kunnen hebben die niet al zijn verdisconteerd in het Deelrapport gebiedsbescherming (2017).

Verder ziet de Afdeling met de minister geen redenen waarom de hiervoor beschreven werkwijze in het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) en (2019) niet in overeenstemming zou zijn met hetgeen het Hof van Justitie heeft overwogen in het Moorburch-arrest.

Nieuw beleid stikstof

97. Stichting Milieuvrienden Duiven wijst erop dat de snelheidsverlaging op de A50 geen effect heeft op het Natura 2000-gebied "Rijntakken". De stikstofdepositie op dit gebied zal toenemen vanwege ander gebruik en de daarmee toenemende verkeersstromen. Er zal nieuw beleid moeten worden uitgewerkt in het kader van de nieuwe aanpak stikstof. Het is volgens haar derhalve noodzakelijk dat dan ook de plannen voor de A15/A12 opnieuw worden overwogen en getoetst aan deze nieuwe aanpak stikstof.

97.1. Het wijzigingsbesluit moet voldoen aan artikel 2.8 van de Wnb. In het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) en de toelichting van het wijzigingsbesluit heeft de minister toegelicht waarom dat volgens hem het geval is. De minister heeft hierbij erkend dat het tracé zal leiden tot meer stikstofdepositie op het gebied "Rijntakken" waardoor significante negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten. Om deze reden heeft de minister toepassing gegeven aan artikel 2.8, vierde lid, van de Wnb. De minister was verder niet verplicht om bij de vaststelling van het wijzigingsbesluit rekening te houden met eventueel nog te ontwikkelen nieuw beleid over stikstofdepositie.

Het betoog faalt.

Gevolgen voor Natura 2000-gebieden in Duitsland

98. Strijdbaar Angeren en anderen voeren aan dat in het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) ook Duitse Natura 2000-gebieden betrokken hadden moeten worden. Het is volgens hen niet

voldoende dat de minister bij zijn besluitvorming gebruik heeft gemaakt van het rapport "Auswirkungsstudie ViA15 Deutschland" van 19 juni 2015 (hierna: Auswirkungsstudie). Dit rapport is namelijk in strijd met artikel 2:6 van de Awb niet in het Nederlands vertaald.

98.1. Artikel 2.6 van de Awb luidt:

"1. Bestuursorganen en onder hun verantwoordelijkheid werkzame personen gebruiken de Nederlandse taal, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald.

2. In afwijking van het eerste lid kan een andere taal worden gebruikt indien het gebruik daarvan doelmatiger is en de belangen van derden daardoor niet onevenredig worden geschaad."

98.2. In de Auswirkungsstudie zijn de (milieu)gevolgen van het tracébesluit in Duitsland beschreven. Het rapport dient ertoe de Bondsrepubliek Duitsland en het Bundesland Nordrhein Westfalen over deze gevolgen te informeren en zo te voldoen aan het Verdrag van Espoo en bilaterale afspraken, zo staat op p. 6. Gelet hierop heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het gebruik van de Duitse taal voor dit stuk doelmatiger is en de belangen van derden daardoor niet onevenredig worden geschaad.

Het betoog faalt.

99. Verder stellen Strijdbaar Angeren en anderen dat de Auswirkungsstudie inhoudelijk tekortschiet. Niet alles is onderzocht en er is ook niet aan alle doelen getoetst. Ook is het rapport verouderd omdat het in 2015 is opgesteld, terwijl het Deelrapport gebiedsbescherming (2017) van twee jaar later is.

Stichting Strijdbaar Angeren en anderen voeren tegen het tracébesluit ook aan dat waarschijnlijk niet alle Duitse Natura 2000-gebieden zijn beoordeeld waar extra stikstofdepositie kan ontstaan. Dit komt volgens hen doordat AERIUS ten onrechte effecten onder 0,05 mol N/ha/jaar niet weergeeft.

Daarnaast wijzen zij erop dat voor de drie Duitse gebieden die wel zijn beoordeeld, is uitgegaan van de systematiek die in Duitsland gebruikt wordt. Weliswaar heeft de Afdeling dit aanvaard in de uitspraak van 16 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1312, maar destijds vielen buitenlandse gebieden niet onder de definitie van "Natura 2000-gebied" in de Natuurbeschermingswet 1998 en werd rechtstreeks getoetst aan artikel 6 van de Habitatrictlijn. Inmiddels vallen buitenlandse gebieden wel onder de definitie van "Natura 2000-gebied" van de Wnb. Strijdbaar Angeren en anderen vinden het daarom niet voor de hand liggen om voor Duitse gebieden een andere systematiek te gebruiken. Zij verzoeken de Afdeling uit te spreken dat alle Natura 2000-gebieden volgens gelijke criteria beoordeeld moeten worden die voldoen aan de in Nederland gehanteerde maatstaven.

99.1. Strijdbaar Angeren en anderen hebben onvoldoende geconcretiseerd welke effecten het tracé op Natura 2000-gebieden in Duitsland zou kunnen hebben die niet in de Auswirkungsstudie zijn beoordeeld. Verder is de enkele stelling dat dit rapport dateert uit 2015 onvoldoende voor het oordeel dat de minister het niet aan zijn besluiten ten grondslag heeft mogen leggen.

99.2. Voor zover het betoog berust op de veronderstelling dat vanwege het gebruik van AERIUS Calculator niet alle Duitse gebieden zijn beoordeeld, stelt de Afdeling vast dat voor de Auswirkungsstudie is gerekend met het model Pluim Snelweg (zie bijlage II, p. 38). In zoverre mist het betoog feitelijke grondslag.

99.3. Verder heeft de inwerkingtreding van de Wnb geen verandering gebracht voor hetgeen de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak 16 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1312. In de Auswirkungsstudie mocht daarom worden uitgegaan van het Duitse beoordelingskader.

Conclusie gebiedsbescherming

100. Samengevat heeft de Afdeling de volgende gebreken vastgesteld in de bestreden besluiten.

Het tracébesluit is gebrekkig omdat:

a. a) ontoereikend is gemotiveerd dat de verwachte voordelen van de faunapassage en de amfibietunnel voor de kamsalamander vaststaan (overweging 58.5);

b) het is gebaseerd op de passende beoordeling van het PAS, terwijl daaruit niet de zekerheid is verkregen dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden die in het PAS zijn opgenomen niet zullen worden aangetast (overweging 62.1-62.2).

Het wijzigingsbesluit is gebrekkig omdat:

c) het is gebaseerd op de 3 km-afstandsgrens in artikel 2.12, eerste lid, (oud) van het Besluit natuurbescherming, terwijl die bepaling onverbindend is (overweging 68.2-68.3);

d) ontoereikend is gemotiveerd dat, ondanks het hanteren van een 5 km-rekengrens in de stikstofberekeningen, uit het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies kunnen worden verkregen die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van het tracébesluit voor de betrokken Natura 2000-gebieden kunnen wegnemen (overweging 69.4-69.5).

Soortenbescherming Wnb

Toepasselijke wetgeving

101. [appellant sub 25] betoogt dat in het tracébesluit niet is vermeld hoe wordt omgegaan met de Flora- en faunawet. Strijdbaar Angeren en anderen stellen dat niet of nauwelijks gekeken is naar de provinciale verordening. GNMF stelt dat de soortgroep waartoe de bunzing, de wezel en de hermelijn behoren, per 1 maart 2017 een strikte bescherming hebben gekregen in de Omgevingsverordening Gelderland.

101.1. De Afdeling stelt vast dat de Flora- en faunawet is vervangen door de Wnb. In paragraaf 4.1 van het Deelrapport soortenbescherming is beschreven dat als wettelijk kader is uitgegaan van de Habitatrichtlijn, de Vogelrichtlijn en de implementatie daarvan in de Wnb. Het betoog van [appellant sub 25] treft gelet hierop geen doel.

Voor zover Strijdbaar Angeren en anderen en GNMF menen dat de minister de Omgevingsverordening Gelderland heeft miskend, overweegt de Afdeling dat - wat er overigens ook is van de door GNMF vermelde vrijstellingen in de Omgevingsverordening - de minister bij de vaststelling van het tracébesluit niet aan de bepalingen over soortenbescherming in die verordening is gebonden.

Chw

102. [appellant sub 18] voert aan dat de minister onvoldoende rekening heeft gehouden met het voorkomen van de kamsalamander en de rugstreepd in zijn tuin.

102.1. De Afdeling stelt vast dat deze beroepsgrond buiten de beroepstermijn van het tracébesluit is aangevoerd. Deze beroepsgrond moet daarom buiten bespreking blijven gelet op artikel 1.6a van de Crisis- en herstelwet.

Toetsingskader

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

104. Met een beroep op het Deelrapport soortenbescherming stelt de minister dat soortenbescherming geen beletsel vormt voor de uitvoerbaarheid van het tracébesluit. Gelet op voormeld toetsingskader dient de Afdeling in dit verband de vraag te beantwoorden of van de kant van appellanten zodanige feiten en omstandigheden naar voren zijn gebracht dat moet worden vastgesteld dat ten aanzien van beschermde soorten niet van de juiste gegevens is uitgegaan.

Algemene bezwaren

105. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat de effecten van de aanleg en het gebruik van het tracé op de diverse beschermde diersoorten niet goed in beeld zijn gebracht. De verwijzing in het Deelrapport soortenbescherming naar artikel 1 van het tracébesluit en hoofdstuk 3 van de toelichting vinden zij onvoldoende. Er wordt geen inzicht gegeven in het daadwerkelijke ruimtebeslag van het tracé en in de aanleg- en gebruiksfase en de tijdsduur van de aanleg.

105.1. Hoofdstuk 2 van het Deelrapport soortenbescherming bevat een beschrijving van het project. Daarin wordt voor een gedetailleerde beschrijving van het tracé verwezen naar het tracébesluit. Het ruimtebeslag van het tracé in zowel de aanleg- als de gebruiksfase is daarin beschreven, zodat de Afdeling niet inziet waarom daarin onvoldoende inzicht zou bestaan.

105.2. In hoofdstuk 3 van het Deelrapport is onderkend dat de tijdsduur van de aanleg nog niet helemaal bekend is. In het Deelrapport wordt evenwel steeds ingegaan op zowel permanente als tijdelijke effecten. Strijdbaar Angeren en anderen hebben niet geconcretiseerd waarom dit ontoereikend zou zijn voor het beoordelen van de uitvoerbaarheid van het tracébesluit.

105.3. Het betoog faalt.

106. Strijdbaar Angeren en anderen noemen verder als voorbeeld van een effect van het tracé dat volgens hen onvoldoende inzichtelijk is gemaakt een toename van het aantal aanrijdingen met dieren. Weliswaar is het gevaar van aanrijdingen in paragraaf 3.2 benoemd, maar in de effectbeoordeling komt dit niet aan bod, aldus Strijdbaar Angeren en anderen.

106.1. In het Deelrapport soortenbescherming zijn versnippering en barrièrewerking als gevolg van het tracé beschreven, met name in relatie tot de brug over het Pannerdensch Kanaal. In dit verband is het ontstaan van aanrijdingen genoemd als mogelijk effect. Anders dan Strijdbaar Angeren en anderen stellen, komt dit aspect wel degelijk aan bod bij de effectbeoordeling die voor de verschillende soorten is gemaakt, bijvoorbeeld bij de steenmarter en de bever (paragraaf 4.3.1). In zoverre mist het betoog feitelijke grondslag.

106.2. Verder is van belang dat de minister heeft toegelicht dat met de aanleg van ecopassages, rasters en beplanting langs de weg aanrijdingen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daardoor is volgens de minister geen sprake van overtreding van een van de verbodsbepalingen in de Wnb. De Afdeling ziet in hetgeen Strijdbaar Angeren en anderen hebben aangevoerd geen reden om hieraan te twijfelen. Daarom faalt het betoog voor het overige.

107. Strijdbaar Angeren en anderen stellen daarnaast dat het thema 'verandering in

populatiedynamiek' ten onrechte niet is beoordeeld. Dit terwijl juist de doorsnijding van leefgebieden voor bepaalde soorten tot veranderingen in populatiedynamiek kan leiden. Dit had beoordeeld moeten worden, aldus Strijdbaar Angeren en anderen.

107.1. De minister heeft toegelicht dat met het tracébesluit geen sprake is van een direct effect op de populatieopbouw of -grootte. Uit het Deelrapport volgt dat andere storende factoren die indirect effect kunnen hebben, zoals ruimtebeslag, verstoring, verdroging, barrièrewerking en stikstofdepositie niet leiden tot significant negatieve effecten, aldus de minister. Er is volgens hem dan ook geen sprake van een verandering in populatiedynamiek als gevolg van de nieuwe weg.

107.2. Strijdbaar Angeren en anderen hebben slechts in algemene zin gesteld dat een verandering van de populatiedynamiek kan ontstaan. Zij hebben dit verder niet geconcretiseerd. Daarom ziet de Afdeling in het betoog geen reden voor het oordeel dat de minister zich in zoverre niet op het Deelrapport mocht baseren. Het betoog faalt.

108. Strijdbaar Angeren en anderen stellen dat onduidelijk is of het Deelrapport soortenbescherming bij de inventarisatie van de voorkomende soorten in het projectgebied wel uitgaat van de laatste gegevens. Er wordt weinig inzicht gegeven in de manier waarop met gegevens is omgegaan en op welke gegevens welke conclusie nu precies steunt. Ook het gebruik van de "Effectenindicator Natura 2000-gebieden", die niet geschreven is voor soortenbescherming, wordt niet verantwoord, aldus Strijdbaar Angeren en anderen.

108.1. Het Deelrapport soortenbescherming is voorzien van verwijzingen naar (wetenschappelijke) literatuur, die zijn opgesomd in de literatuurlijst (p. 69-82). Verder is in bijlage 1 een verslag opgenomen van de actualisatie van de bronnenstudie en het veldonderzoek door Bureau Waardenburg. Strijdbaar Angeren en anderen hebben in hun betoog niet geconcretiseerd waarom deze informatie niet toereikend zou zijn voor de minister om de uitvoerbaarheid van het tracébesluit te beoordelen.

108.2. Verder stelt de Afdeling vast dat het Deelrapport soortenbescherming naar de "Effectenindicator Natura 2000-gebieden" verwijst als bron voor het potentiële gevaar voor soorten van verstoring door trillingen en verontreiniging (paragrafen 3.3.2 en 3.6). De Afdeling ziet niet in waarom dit nader verantwoord had moeten worden.

108.3. Het betoog faalt.

109. Strijdbaar Angeren en anderen betogen verder dat verstoringen door trillingen, ruimtebeslag en versnippering onvoldoende in kaart zijn gebracht en dat deze effecten ten onrechte zijn benaderd door het hanteren van algemene grenswaarden. Volgens hen moet namelijk per soort een op de soort en de omgeving afgestemde beoordeling plaatsvinden.

Stichting Milieuvrienden Duiven wijst erop dat het tracé, met name de brug over het Pannerdensch Kanaal, leidt tot versnippering van leefgebieden en als barrière zal werken. Zij vindt het antwoord op haar bezwaren hierover in de zienswijzennota onvoldoende.

109.1. In hoofdstuk 3 van het Deelrapport soortenbescherming zijn de mogelijke effecten van het project op beschermde soorten beschreven. Hierbij is per effect verantwoord van welke inzichten en wetenschappelijke publicaties is uitgegaan.

In paragraaf 3.2 is beschreven op welke wijze het tracé kan leiden tot versnippering en barrièrewerking en wat de effecten daarvan kunnen zijn. In hoofdstuk 4 is vervolgens op basis hiervan beoordeeld wat de verwachte effecten zijn op de soorten die voorkomen in het projectgebied.

109.2. Strijdbaar Angeren en anderen en Stichting Milieuvrienden Duiven hebben niet

geconcretiseerd waarom deze werkwijze in dit geval niet toereikend is dan wel waarom het Deelrapport soortenbescherming wat dit betreft niet klopt. Alleen al hierom falen de betogen.

110. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat niet alle soorten lijken te zijn getoetst. Het gaat volgens hen om soorten die waren vrijgesteld onder de Flora- en faunawet en de lichtbeschermd tabel 1-soorten.

110.1. In paragraaf 4.2 van het Deelrapport is beschreven welke op grond van dit kader beschermde soorten voorkomen in het studiegebied. Hierbij wordt verwezen naar bijlage 1 bij het Deelrapport, waarin de resultaten van de inventarisaties van Bureau Waardenburg zijn weergegeven. Strijdbaar Angeren en anderen hebben niet geconcretiseerd welke door de Wnb beschermde soorten in het projectgebied zouden voorkomen die ten onrechte niet zijn betrokken in het Deelrapport soortenbescherming. Voor zover zij erop wijzen dat er verschillen zijn tussen de soorten die waren beschermd op grond van de Flora- en faunawet en die zijn beschermd op grond van de Wnb stelt de Afdeling vast dat dit is onderkend in het Deelrapport soortenbescherming op onder meer p. 19 en verder van het rapport van Bureau Waardenburg. Er bestaat daarom geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

De betogen falen.

Mitigerende en compenserende maatregelen

111. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat het erop lijkt dat strategisch gebruik is gemaakt van de termen mitigerende en compenserende maatregelen, omdat juist bij de licht beschermde soorten die zich veelal makkelijker aanpassen dan strikt beschermde soorten compensatie minder noodzakelijk moet worden geacht. Sommige voorgestelde mitigerende maatregelen zijn volgens hen feitelijk compenserende maatregelen en moeten onder een ander beoordelingskader worden getoetst.

111.1. In de inleiding van paragraaf 4.4 van het Deelrapport soortenbescherming staat - kort samengevat - dat mitigerende maatregelen ertoe dienen negatieve effecten zoveel als mogelijk te beperken. Is dat niet volledig mogelijk, dan is het aanvragen van een ontheffing nodig. Er zijn dan compenserende maatregelen nodig om het verlies aan natuurwaarden terug te brengen, aldus het Deelrapport. In het vervolg van het Deelrapport is aan de hand van dit uitgangspunt beschreven welke mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn.

Strijdbaar Angeren en anderen hebben niet geconcretiseerd welke maatregelen in het Deelrapport soortenbescherming onjuist gekwalificeerd zouden zijn. Alleen al hierom faalt het betoog.

Geen auteursvermelding

112. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat net als in de passende beoordeling in het Deelrapport soortenbescherming ten onrechte de auteurs niet zijn vermeld. Hierdoor is niet duidelijk wat de expertise van de auteurs is, terwijl regelmatig een beroep wordt gedaan op expert judgement.

112.1. In het Deelrapport soortenbescherming zijn de auteurs vermeld in de colofon op de een-na-laatste bladzijde. Het betoog mist feitelijke grondslag.

Mogelijkheid ontheffing

113. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat de minister ten onrechte concludeert dat de benodigde ontheffingen waarschijnlijk kunnen worden verleend.

Daartoe voeren zij allereerst aan dat volgens het Deelrapport soortenbescherming ontheffingen nodig zijn voor het overtreden van verbodsbepalingen over soortenbescherming in de Wnb. Omdat het hierbij ook gaat om soorten in bijlage IV van de Habitatrictlijn, kan alleen ontheffing worden verleend op de gronden die zijn genoemd in artikel 3.8, vijfde lid, aanhef en onder b, van de Wnb. Die gronden zijn volgens Strijdbaar Angeren en anderen niet van toepassing op het tracébesluit.

In de tweede plaats voeren zij aan dat in het Deelrapport soortenbescherming ten onrechte voor geen enkele soort waarvoor een ontheffing nodig is de staat van instandhouding is beoordeeld. Voor soorten in bijlage IV van de Habitatrictlijn en vogels is volgens Strijdbaar Angeren en anderen bovendien vereist dat de staat van instandhouding ook op lokaal of regionaal niveau wordt beoordeeld. Dat heeft de minister nagelaten.

113.1. Uit tabel 4-4 in samenhang met tabel 4-1 van het Deelrapport soortenbescherming volgt dat voor zowel soorten die zijn vermeld in bijlage IV van de Habitatrictlijn als vogels die zijn vermeld in de Vogelrichtlijn, mogelijk een ontheffing op grond van de Wnb nodig is.

113.2. De Afdeling ziet in wat Strijdbaar Angeren en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding om te oordelen dat de minister op voorhand in redelijkheid heeft moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat omdat de eventueel benodigde ontheffingen niet kunnen worden verleend. Daartoe overweegt de Afdeling als volgt.

Zoals hiervoor onder 1 is vastgesteld, is volgens de Startnotitie de hoofddoelstelling van het project het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid over de weg in de regio Arnhem-Nijmegen en is een bijkomende doelstelling het verbeteren van de hoogwaterveiligheid. Gelet hierop kan een ontheffing voor soorten in bijlage IV van de Habitatrictlijn mogelijk worden verleend op grond van artikel 3.8, vijfde lid, onder b, ten derde, van de Wnb (dwingende reden van groot openbaar belang) en voor vogels die zijn vermeld in de Vogelrichtlijn op grond van artikel 3.3, vierde lid, onder b, ten eerste, van de Wnb (volksgezondheid of de openbare veiligheid). In hoeverre dit daadwerkelijk het geval is, staat nu niet ter beoordeling (vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 27 februari 2019, ECLI:NL:RVS:2019:596, onder 21.5).

113.3. Over de beoordeling van de staat van instandhouding overweegt de Afdeling dat in paragraaf 4.3 van het Deelrapport soortenbescherming per soortgroep de effecten zijn beschreven. Daarbij is ook beoordeeld of mogelijk een verbodsbepaling wordt overtreden en of mitigerende maatregelen nodig zijn dan wel een ontheffing moet worden aangevraagd. Voor de soorten waarvoor een ontheffing waarschijnlijk nodig is wordt weliswaar niet ingegaan op de feitelijke staat van instandhouding van de betrokken soort, maar deze enkele omstandigheid leidt niet tot het oordeel dat de minister zich bij de vaststelling van het tracébesluit niet in redelijkheid op het Deelrapport soortenbescherming heeft kunnen baseren. Zoals hiervoor al overwogen komt de vraag of een ontheffing daadwerkelijk kan worden verleend in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Wnb. Daarbij zal het van de betrokken soort, het effect van het project en de mogelijke maatregelen afhangen of het nodig is om inzicht te hebben in de feitelijke staat van instandhouding.

De betogen falen.

Verlichting

114. GNMF stelt dat licht dat afkomstig is van de doorgetrokken A15 negatieve gevolgen kan hebben voor beschermde diersoorten. Zo kan de verlichting van auto's zorgen voor barrièrewerking voor gevoelige soorten als de meervleermuis.

Ter zitting heeft GNMF ook gesteld dat de minister als nieuw beleid heeft dat snelwegen weer

zullen worden verlicht. Het is daarom niet uitgesloten dat langs het tracé toch verlichting zal worden geplaatst. Ook heeft GNMF ter zitting gewezen op de fietsvoorzieningen die in het kader van het project worden aangelegd. Fietspaden worden volgens haar in verband met de sociale veiligheid meestal verlicht.

114.1. In het Deelrapport soortenbescherming is verstoring door licht benoemd als mogelijk effect van het tracé. Er staat in paragraaf 3.3.4:

"Er wordt geen wegverlichting aangelegd langs de nieuwe snelweg. Dit is een ontwerpuitgangspunt die het vertrekpunt is voor de effectbepaling. Wel is er sprake van een toename van verlichting als gevolg van de koplampen van het verkeer. Dit is een nieuwe verlichtingsbron die met name gericht is op de weg en wegbermen zelf. Er is dus geen sprake van directe beschijning (illuminatie) van de omgeving. Wel is sprake van zichtbaarheid van de lichtbron als gevolg van uitstraling (luminatie), maar wordt door soorten als minder hinderlijk ervaren.

Tijdelijk effect

Verlichting is een aandachtspunt tijdens de uitvoeringsperiode en daarom zal dit aspect meegenomen worden bij de beschrijving van tijdelijke effecten van verlichting tijdens de uitvoering van werkzaamheden."

Volgens de effectbeoordeling is verstoring door licht bij de in het projectgebied aangetroffen soorten met name van belang voor vleermuizen. Het Pannerdensch Kanaal is mogelijk een vliegroute voor de watervleermuis en meervleermuis tijdens de seizoensmigratie. Het kanaal blijft passeerbaar onder de brug. Hoewel er geen wegverlichting wordt aangebracht, dreigt een permanent effect als gevolg van verstoring door verlichting van het wegverkeer (p. 23). Daarnaast is er een mogelijk tijdelijk effect op vleermuizen door het gebruik van verlichting tijdens de werkzaamheden.

Het Deelrapport gaat ervan uit dat de brug over het Pannerdensch Kanaal met een opstaande rand wordt uitgevoerd. Daarom ontstaat geen permanent effect voor vleermuizen. Als tijdens de werkzaamheden het gebruik van verlichting bij vliegroutes en foerageergebieden wordt vermeden of als de werkterreinen worden afgeschermd, dan is er in zoverre ook geen tijdelijk effect te verwachten, aldus het Deelrapport soortenbescherming.

114.2. Artikel 10 van het tracébesluit luidt:

"Om negatieve effecten op de natuur te voorkomen en te voldoen aan de Wet natuurbescherming en regels ten aanzien van het Gelders Natuurnetwerk worden de volgende mitigerende maatregelen getroffen:

1. Voor de uitvoering van de werkzaamheden gelden enkele generieke maatregelen waar bij de effectbeoordeling rekening mee gehouden is.

a. brugontwerp zonder verlichting en met opstaande rand om lichtverstoring door wegverkeer tegen te gaan;

b. afschermen van werkterreinen om verstoring door licht tegen te gaan."

Ingevolge het derde lid, onderdeel c, geldt in aanvulling hierop:

"Tijdens de werkzaamheden aan kunstwerken die ook de functie vervullen als vliegroute en/of nabij foerageergebied van meervleermuizen liggen wordt de functionaliteit behouden door het afschermen van de verlichting van het werkterrein."

114.3. Zoals blijkt uit artikel 10 van het tracébesluit heeft de minister mogelijke verstoring van beschermde diersoorten door verlichting in de besluitvorming betrokken en in het tracébesluit al voorzien in mitigerende maatregelen. GNMF heeft niet aannemelijk gemaakt dat de minister daarbij specifieke soorten of effecten ten onrechte buiten beschouwing heeft gelaten.

Voor zover GNMF wijst op een mogelijke verandering van het uitgangspunt dat er geen wegverlichting langs het tracé wordt aangelegd, ziet de Afdeling geen reden voor het oordeel dat de minister daar ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit al rekening mee had moeten houden. Overigens moet de minister - zoals hij ter zitting ook heeft erkend - als hij in de toekomst toch verlichting langs het tracé wil aanbrengen op dat moment bezien of dat kan leiden tot een overtreding van een verbodsbepaling van de Wnb. Als dat niet kan worden uitgesloten, dan zal de minister op dat moment alsnog een ontheffing moeten aanvragen.

Het betoog faalt.

Grondgebonden zoogdieren

Bever

115. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat de toetsing van de gevolgen voor de bever in het Deelrapport soortenbescherming onvolledig is. Volgens hen is deze namelijk gericht op de enkele verstoring van een beverburcht, terwijl met de forse ingrepen in het gebied ook andere permanente effecten voor de bever en voor het leefgebied van de bever verwacht kunnen worden. Anders dan in het Deelrapport staat, is het niet voldoende om als mitigerende maatregel een afstand van 50 m tot een beverburcht aan te houden. Hiermee is volgens Strijdbaar Angeren en anderen namelijk geen afweging gegeven over de staat van instandhouding van de bever.

115.1. In paragraaf 4.3.1 van het Deelrapport soortenbescherming staat dat op ongeveer 150 en 200 m van de brug twee bewoonde beverburchten liggen. Daarnaast bevinden zich op enkele tientallen meters van de brug twee onbewoonde burchten. Volgens het Deelrapport is er naar verwachting geen sprake van verstoring van bevers in de gebruiksfase. Daarvoor wordt onder meer van belang geacht dat bevers snel kunnen wennen aan menselijke activiteiten en de bever de brug onderlangs kan passeren waardoor geen sprake hoeft te zijn van verkeersslachtoffers. In het Deelrapport wordt geconcludeerd dat geen sprake is van permanente aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen en functionaliteit van het leefgebied, aangezien er geen vaste rust- en verblijfplaatsen verloren gaan en er voldoende geschikt leefgebied voorhanden blijft.

Over de tijdelijke effecten staat in het Deelrapport dat wanneer de onbewoonde burchten ten tijde van de werkzaamheden wel bewoond zijn, versturende effecten in de voorplantingsperiode niet kunnen worden uitgesloten. In dat geval moet betreding van de directe omgeving van de burcht (binnen 50 m) worden voorkomen. In paragraaf 4.2.2 van het Deelrapport zijn voor de bever mogelijke mitigerende maatregelen opgenomen waarmee overtredingen van verbodsbepalingen kunnen worden voorkomen.

115.2. Strijdbaar Angeren en anderen hebben niet onderbouwd waarom, in weerwil van het voorgaande, permanente effecten van het tracé voor de bever zullen ontstaan. Verder ziet de Afdeling in hetgeen is aangevoerd geen redenen om te betwijfelen dat met mitigerende maatregelen kan worden voorkomen dat een verbodsbepaling wordt overtreden. Voor zover Strijdbaar Angeren en anderen stellen dat met de mitigerende maatregel geen afweging is gegeven over de staat van instandhouding van de bever wijst de Afdeling erop dat alleen als een mitigerende maatregel niet kan voorkomen dat een verbodsbepaling uit de Wnb wordt overtreden, moet worden beoordeeld of een ontheffing kan worden verleend. Pas dan speelt de staat van instandhouding een rol.

Het betoog faalt.

Otter

116. Strijdbaar Angeren en anderen stellen dat het Deelrapport soortenbescherming onvoldoende aandacht heeft voor de effecten van de aanleg en het gebruik van het tracé op de otter. Hoewel de otter volgens het Deelrapport wel is waargenomen in het gebied, komt deze volgens Strijdbaar Angeren en anderen ten onrechte niet voor op het overzicht in tabel 7-1 en heeft er geen toetsing aan de staat van instandhouding plaatsgehad.

116.1. In paragraaf 4.2.1 van het Deelrapport soortenbescherming staat dat nabij het tracé twee waarnemingen bekend zijn van de otter. Uit het rapport van Bureau Waardenburg volgt dat deze waarnemingen zijn gedaan in juli en november 2014. Volgens het Deelrapport soortenbescherming zijn in 2016 echter geen sporen aangetroffen. De otter is dan ook niet vermeld in het overzicht van beschermde soorten binnen de tracégrenzen zoals opgenomen in tabel 4-1 en komt ook niet terug in de bespreking van de effectbeschrijving en -beoordeling in paragraaf 4.3.1. Volgens het Deelrapport soortenbescherming in 2016 zijn twee nieuwe otters uitgezet in de Rijnstrangen en in de Ooijpolder. De minister stelt dat met de aanleg van twee duikers aan weerszijden van knooppunt Oudbroeken, waarvan ook de otter gebruik kan maken, rekening wordt gehouden met mogelijke toekomstige vestiging van deze soort in het studiegebied.

116.2. Strijdbaar Angeren en anderen hebben weliswaar gesteld dat onvoldoende aandacht is besteed aan de otter, maar niet onderbouwd dat de aandacht die is gegeven aan de otter in het Deelrapport soortenbescherming in het kader van de uitvoerbaarheid ontoereikend is. Alleen al hierom faalt het betoog.

Kleine marterachtigen

117. GNMF stelt dat het Deelrapport soortenbescherming ten onrechte voorbijgaat aan de gevolgen van het tracé voor kleine marterachtigen. In het bijzonder wijst de Vereniging daarbij op de bunzing, maar ook voor de wezel en de hermelijn geldt volgens haar een zorgplicht op grond van de Wnb.

117.1. De Afdeling stelt voorop dat ingevolge artikel 3.31 en bijlage 11 van de Regeling natuurbescherming en artikel 1.3, eerste lid, aanhef en onder a, ten eerste, van het Besluit natuurbescherming voor de bunzing, wezel en hermelijn een vrijstelling geldt van de verboden in artikel 3.10, eerste lid, van de Wnb. In zoverre faalt het betoog. Overigens heeft de minister in het kader van de zorgplicht in paragraaf 4.4.1 van het Deelrapport soortenbescherming algemene voorzorgsmaatregelen en in paragraaf 4.4.9 ecopassages en een geleidend raster opgenomen, mede ten behoeve van de kleine marterachtigen.

Het betoog faalt.

Vleermuizen

118. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat voor de vleermuizen onvoldoende onderzoek is verricht. Zij stellen dat niet is uitgesloten dat op bepaalde locaties - bijvoorbeeld De Linge - sprake kan zijn van ernstige verstoringen en/of vernietiging van leefgebieden of vliegroutes.

118.1. In bijlage 1 van het Deelrapport soortenbescherming is verantwoord hoe het projectgebied is onderzocht op de aanwezigheid van (leefgebied van) vleermuizen (paragraaf 2.2.4). In 2015 is in het studiegebied een geschiktheidsbeoordeling uitgevoerd: te amoveren panden zijn beoordeeld op mogelijke functies voor vleermuizen en er zijn potentiële foerageergebieden en vliegroutes geselecteerd. In 2016 zijn 18 locaties bezocht, verspreid over de lengte van het tracé. Het gaat om locaties waar kunstwerken, gebouwen, landschaps- en lijnvormige elementen (dijken, groen en water) aanwezig zijn met een mogelijke functie voor vleermuizen als verblijfplaats,

foerageergebied of vliegroute.

118.2. Strijdbaar Angeren en anderen hebben geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de hiervoor weergegeven werkwijze voor de uitvoering van het veldonderzoek. Zij hebben slechts in algemene zin gesteld dat er meer locaties zouden kunnen zijn waar vleermuizen worden verstoord of waar leefgebied wordt vernietigd. De Afdeling acht dit onvoldoende voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid heeft moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb wat betreft vleermuizen aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat.

119. GNMF mist in het tracébesluit de mitigerende en compenserende maatregelen voor de kleine dwergvleermuis, die in het gebied oostelijk van het Pannerdensch Kanaal voorkomt. Onder verwijzing naar de second opinion van EcoNatura stelt zij voorts dat wetenschappelijk bewijs van de effectiviteit van de aanleg van vervangende zomerverblijfplaatsen voor vleermuizen ontbreekt.

119.1. In paragraaf 4.3.2 en tabel 4-3 van het Deelrapport soortenbescherming is voor vleermuizen die voorkomen in het studiegebied beschreven wat de effecten zijn van het tracé en of mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig zijn.

In paragraaf 4.4.3 staat dat ter bescherming van de vliegroutes en het foerageergebied het gebruik van verlichting tijdens de werkzaamheden moet worden gemeden of het werkterrein goed moet worden afgeschermd. In artikel 10, eerste lid, van het tracébesluit is vervolgens bepaald dat werkterreinen moeten worden afgeschermd om verstoring door licht tegen te gaan.

Voor de gewone dwergvleermuis en laatvlieger moet volgens de tabel het verlies van vier zomerverblijfplaatsen worden gecompenseerd. In paragraaf 4.4.3 staat hierover dat deze verblijfplaatsen moeten worden vervangen op een alternatieve locatie, waarbij minimaal vier verblijfplaatsen aanwezig moeten zijn die dezelfde functie kunnen vervullen als de verblijfplaats die verloren gaat. In artikel 11 van het tracébesluit zijn de compenserende maatregelen opgenomen. Deze bepaling bevat geen maatregelen voor vleermuizen.

119.2. De Afdeling stelt vast dat niet is gebleken dat ook de kleine dwergvleermuis door het tracé geraakt wordt. In zoverre mist het betoog feitelijke grondslag.

119.3. Voor zover GNMF meent dat de te treffen mitigerende en compenserende maatregelen niet zijn geborgd in het tracébesluit, overweegt de Afdeling dat de mitigerende maatregel voor het beschermen van vliegroutes en foerageergebied is geborgd in artikel 10 van het tracébesluit. In zoverre mist het betoog feitelijke grondslag.

119.4. Over de effectiviteit van de zomerverblijfplaatsen voor vleermuizen stelt de Afdeling vast dat in paragraaf 4.4.3 van het Deelrapport soortenbescherming wordt verwezen naar de Soortenstandaard van de gewone dwergvleermuis. GNMF heeft niet nader onderbouwd waarom de minister desondanks niet van de effectiviteit van de maatregelen heeft mogen uitgaan. Het betoog van GNMF over vleermuizen faalt.

Vogels

- Steenuil

120. GNMF en Strijdbaar Angeren en anderen wijzen erop dat het tracé leidt tot het verdwijnen van territoria van de steenuil.

GNMF stelt onder verwijzing naar het rapport van EcoNatura dat het effect hiervan nauwelijks te ondervangen is met het plaatsen van nestkasten. Er moet voldoende omliggend jachtgebied zijn

van ongeveer 200 m in de omtrek, conform de Soortenstandaard. Omdat dit aspect niet is meegenomen, dreigt volgens GNMF een groot verlies aan territoria en, uiteindelijk, het uitsterven van de regionale populatie.

Strijdbaar Angeren en anderen merken op dat volgens de minister geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de steenuil, omdat nieuwe leefgebieden geschikt worden gemaakt. Zij vinden echter onduidelijk of die gebieden inmiddels zijn ingericht of al bruikbaar zijn.

120.1. De minister stelt mede in reactie op het rapport van EcoNatura dat de maatregelen die voor de steenuil worden genomen zijn gebaseerd op de Soortenstandaard en daarmee bewezen effectief kunnen worden geacht. De maatregelen gaan verder dan alleen het plaatsen van nestkasten. Er wordt ook voorzien in de aanleg van verschillende landschapselementen die de kwaliteit van het leefgebied en de prooibesikbaarheid moeten verzekeren.

Voor de uitvoering van een deel van de maatregelen is volgens de minister een overeenkomst gesloten met Stichting Landschapsbeheer Gelderland. De stichting heeft via haar vrijwilligersgroepen een goed overzicht van steenuilterritoria en nestkasten in de ruime omgeving. Zij hebben locaties aangedragen waar nestkasten geplaatst kunnen worden rekening houdend met aanwezigheid van geschikt foerageergebied en zonder bestaande territoria te hinderen. Er zijn tot dusver 29 nestkasten geplaatst, die door de vrijwilligersgroepen worden gemonitord en onderhouden. De geplaatste kasten blijken inmiddels al voor een deel door steenuilen bezet te zijn.

Verder stelt de minister dat op basis van de meest actuele onderzoeksgegevens zes steenuilnestplaatsen vernietigd worden. Voor vier daarvan is inmiddels een ontheffing verleend en onherroepelijk geworden, voor de overige twee is een ontheffing in voorbereiding.

120.2. In het Deelrapport soortenbescherming staat over de steenuil - kort samengevat - dat twee nestplaatsen van de steenuil verloren gaan door de sloop van gebouwen en dat ook twaalf territoria van steenuilen deels verloren gaan. Voor elke nestplaats die verloren gaat, moeten twee nieuwe nestplaatsen worden aangeboden. De territoria die deels verloren gaan, kunnen verplaatst worden door op de benodigde afstand twee nieuwe nestkasten te plaatsen. Het territorium beslaat ongeveer een oppervlakte met een straal van 300 m rondom een nestplaats. In goede muizenjaren kan dit beperkt zijn tot 90 m. Op het moment dat een territorium niet verplaatst kan worden, dan is het nodig om een vervangende nestplaats met bijbehorend geschikt leefgebied aan te bieden.

Verder staat er in het Deelrapport dat uit overleg met Landschapsbeheer Gelderland is gebleken dat er in de omgeving voldoende mogelijkheden zijn om nestlocaties met bijbehorend functioneel leefgebied van de steenuil te kunnen compenseren. Door deze maatregelen is er geen sprake van een inbreuk op de gunstige staat van instandhouding van de soort. Het is dan ook aannemelijk dat een ontheffing verleend zal worden, aldus het Deelrapport soortenbescherming.

120.3. De Afdeling stelt vast dat het Deelrapport soortenbescherming verwijst naar de "Soortenstandaard Steenuil" (literatuurlijst, p. 71). Gelet op de hiervoor samengevatte passage uit het Deelrapport is bovendien onderkend dat de steenuil een geschikt territorium rondom de nestkast nodig heeft. De Afdeling stelt vast dat GNMF en Strijdbaar Angeren dit niet nader gemotiveerd hebben betwist. De Afdeling ziet dan ook geen reden om te betwijfelen dat in samenspraak met Stichting Landschapsbeheer Gelderland voldoende geschikte alternatieve territoria voor de steenuil kunnen worden gevonden. Daarom bestaat ook geen grond voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid heeft moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb wat betreft de steenuil aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat.

- Buizerd, sperwer en havik

121. GNMF stelt dat op en langs het tracé een tiental roofvogelterritoria ligt. De territoria met nesten van roofvogels als de buizerd, sperwer en havik zijn jaarrond beschermd en daarmee moeilijk te compenseren. Ook hierbij gaat het volgens GNMF niet alleen om de nestplaats, maar ook om het omliggende voedselgebied en veilig vlieggebied. Dit wordt in het Deelrapport soortenbescherming volgens GNMF niet of amper meegewogen. Het belang hiervan is volgens GNMF echter groot omdat vele broedterritoria op het spel staan, naast de sterfte van vogels die op de snelweg zal gaan optreden. De gedachte dat het deelverlies van de roofvogelpopulaties in de regio aanvaardbaar is in verband met populaties elders in Nederland is volgens GNMF niet in overeenstemming met de eisen van de Wnb.

121.1. In het Deelrapport soortenbescherming staat dat het tracé kan leiden tot vernietiging en verstoring van nestplaatsen van de buizerd en verstoring van de havik. Daarom zijn mitigerende maatregelen aanbevolen, waaronder het werken buiten het broedseizoen (paragraaf 4.4.4). Volgens het Deelrapport soortenbescherming zijn compenserende maatregelen voor de buizerd niet nodig, omdat die in staat is om zelfstandig een nieuw nest te bouwen en er voldoende nestgelegenheden in de omgeving aanwezig zijn. Daarom is de gunstige staat van instandhouding van de soort ook niet in het geding. Wel moet een ontheffing worden aangevraagd, zo staat in het Deelrapport soortenbescherming.

121.2. In het Deelrapport soortenbescherming staat dat verstoring van nestplaatsen van buizerd en havik kan worden voorkomen met mitigerende maatregelen. Compensatie van te verwijderen nestplaatsen van de buizerd is volgens het Deelrapport niet nodig vanwege de gunstige omstandigheden voor deze soort in de omgeving. GNMF heeft hiertegen geen concrete bezwaren naar voren gebracht. GNMF heeft ook niet aannemelijk gemaakt dat ervoor moet worden gevreesd dat de populaties van buizerd en havik in gevaar worden gebracht. De Afdeling ziet daarom geen aanleiding voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime van de Wnb wat betreft de buizerd en de havik aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat.

- Grutto

122. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat in het Deelrapport soortenbescherming ten onrechte wordt gesteld dat er geen waarnemingen van de grutto zijn en er dus geen weidepopulatie is. Volgens hen wordt in het rapport van Bureau Waardenburg namelijk de aanwezigheid van de grutto gemeld.

122.1. In paragraaf 2.2.1 van het rapport van Bureau Waardenburg staat dat het voorkomen van de grutto westelijk van het Pannerdensch Kanaal in kaart is gebracht, omdat weidevogels als kernkwaliteit gelden voor het GNN. In paragraaf 3.2.7 van dat rapport staat dat in 2015 de Doornenburgsche Buitenpolder is onderzocht op territoria van de grutto, maar deze zijn niet gevonden in het studiegebied. Buiten het studiegebied zijn op de bekende broedlocaties, ten zuiden van de Linge bij de Broeksestraat, wel grutto's waargenomen. In de geraadpleegde gegevens uit de Nationale Databank Flora en Fauna staan geen waarnemingen die wijzen op onbekende of nieuwe territoria in het studiegebied, aldus dat rapport.

Op p. 38 van het Deelrapport soortenbescherming worden deze conclusies herhaald. In paragraaf 6.3.2 van het Deelrapport staat over het voorkomen van de grutto in de Gelderse Poort dat er op het moment van vaststellen van dat rapport geen sprake meer was van een weidevogelpopulatie of weidevogelleefgebied, en de aanleg en ingebruikname van de brug daarom geen invloed heeft op het actuele leefgebied van deze weidevogels.

122.2. Anders dan waar Strijdbaar Angeren en anderen kennelijk van uitgaan, blijkt uit het rapport van Bureau Waardenburg niet dat territoria van de grutto in het studiegebied zijn waargenomen.

De Afdeling ziet gelet daarop geen aanleiding voor het oordeel dat de conclusies in het Deelrapport soortenbescherming in zoverre onvolledig of onjuist zijn. Het betoog faalt.

- Andere vogels

123. GNMF betwijfelt ook of voor andere vogels waarvan nestplaatsen moeten worden verwijderd een ontheffing kan worden verleend. Het gaat om de kerkuil, ransuil, huismus, gierwaluw en ooievaar. GNMF vindt onvoldoende duidelijk in hoeverre met succes nieuwe nestplaatsen kunnen worden aangelegd.

Tot slot is de monitoring van de te realiseren nestplaatsen volgens GNMF ten onrechte niet geregeld in artikel 11 van het tracébesluit.

123.1. In paragraaf 4.4.4 van het Deelrapport soortenbescherming staat welke mitigerende en compenserende maatregelen voor vogels getroffen moeten worden. Net als voor de steenuil geldt voor de kerkuil, ransuil, en de huismus dat uit overleg met Landschapsbeheer Gelderland is gebleken dat er voldoende mogelijkheden zijn om nestlocaties met functioneel leefgebied te kunnen compenseren.

Over de gierwaluw staat verder dat één nestlocatie verloren gaat, en dat er daarom circa vijf voorzieningen dicht bij elkaar geplaatst moeten worden. Er zijn in de omgeving van Helhoek volgens het Deelrapport andere woningen aanwezig die geschikt gemaakt kunnen worden als nestplaats.

Over de ooievaar staat tot slot dat één nestpaal moet worden verplaatst naar buiten het tracé op een nabije locatie, zodat geen concurrentie met andere territoria ontstaat.

123.2. GNMF heeft niet onderbouwd waarom deze maatregelen niet effectief zouden zijn. De Afdeling stelt vast dat in het Deelrapport is verwezen naar de relevante Soortenstandaarden. Voor zover monitoring nodig zou zijn, kan dat in de ontheffingen worden geregeld. Het betoog geeft dan ook geen reden voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid heeft moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb wat betreft de voornoemde vogelsoorten aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat.

124. GNMF stelt onder verwijzing naar de second opinion van EcoNatura dat in de omgeving van het tracé nog andere vogels voorkomen, zoals de torenvalk en verschillende spechten, die niet voorkomen in het Deelrapport soortenbescherming. Ook zijn er volgens haar meer broedende ooievaarsparen dan waarvan in het Deelrapport wordt uitgegaan. Tot slot stelt zij dat tijdens een ecologische scan op 23 maart 2020 een verblijfplaats voor de kerkuil is aangetroffen in de te slopen stal aan de Helstraat in Zevenaar. Het is volgens haar onduidelijk in hoeverre hiervoor mitigerende of compenserende maatregelen zijn opgenomen.

124.1. Voor zover GNMF stelt dat zij meer vogels of nestlocaties of andere vogelsoorten - al dan niet met jaarrond beschermde nesten - in het gebied heeft aangetroffen dan waarvan is uitgegaan in het Deelrapport soortenbescherming, wijst de Afdeling erop dat het tracébesluit is vastgesteld op 24 februari 2017. Ter beoordeling staat of de minister op die datum op voorhand in redelijkheid heeft moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat. Uit de second opinion van EcoNatura blijkt niet dat de daarin gestelde waarnemingen dateren van vóór 24 februari 2017. De verwijzing naar dat stuk is dan ook onvoldoende voor het oordeel dat het Deelrapport soortenbescherming op dat punt gebrekkig is. Overigens heeft de minister gesteld dat de omstandigheden in het projectgebied altijd kunnen veranderen en dat hij, voor zover nodig, ontheffingen voor andere vogelsoorten zal aanvragen voor de uitvoering van het tracébesluit.

Het betoog faalt.

Amfibieën

125. Stichting Milieuvrienden Duiven betogen dat de compensatiemaatregelen voor de rugstreeppad onvoldoende zijn voor de instandhouding van de populatie. Er zou volgens hen nog zeker één ecopassage toegevoegd moeten worden.

GNMF stelt dat het tracé een belangrijk leefgebied van de rugstreeppad doorsnijdt. Volgens haar leidt het tracé onherroepelijk tot een totale vernietiging van het leefgebied ten noorden van de A15 en zal ook het gebied tussen de A15 en de Betuweroute voor de rugstreeppad verloren gaan.

Stichting Milieuvrienden Duiven en GNMF wijzen erop dat er bij de aanleg van de Betuweroute faunapassages zijn aangelegd ten behoeve van deze soort, maar door het tracé is uitwisseling in het doorgesneden gebied volgens hen niet meer mogelijk. GNMF stelt dat is gebleken dat tunnels die eerder zijn ingezet ter bevordering van de migratie tussen gebieden als gevolg van de hoge waterstand vollopen, en daarom voor de rugstreeppad ongeschikt zijn.

125.1. Volgens het Deelrapport soortenbescherming heeft het tracé geen permanente negatieve effecten op de rugstreeppad. In paragraaf 4.2.4 van het Deelrapport staat dat bij de poelen bij Kandia de rugstreeppad sporadisch voorkomt. In de poelen binnen de tracégrenzen vindt geen voortplanting plaats van rugstreeppadden, aldus het Deelrapport.

Uit ervaringen bij de aanleg van de Betuweroute blijkt volgens paragraaf 4.3.4 van het Deelrapport wel dat de rugstreeppad tijdens de werkzaamheden het werkterrein kan koloniseren. De rugstreeppad is volgens het Deelrapport een pionierssoort en het voortplantingswater van deze soort bestaat voornamelijk uit zandig terrein met tijdelijke ondiepe wateren in rijsporen en dergelijke. Op het moment dat dergelijke wateren gebruikt worden als voortplantingswater mogen deze in de voortplantingsperiode niet aangetast worden. In paragraaf 4.4.5 van het Deelrapport wordt het gebruik van ingegraven schermen ter plaatse van het werkterrein aanbevolen als mitigerende maatregel. Verder staat er dat rugstreeppadden binnen het werkterrein moeten worden gevangen en verplaatst naar een alternatief leefgebied, waarvoor volgens het Deelrapport een ontheffing aangevraagd moet worden.

125.2. Anders dan Stichting Milieuvrienden Duiven kennelijk veronderstelt, zijn voor de rugstreeppad alleen compenserende maatregelen nodig als de mitigerende maatregelen tijdens de werkzaamheden niet voldoende zijn en rugstreeppadden in het werkgebied verplaatst moeten worden naar nieuw leefgebied. De Afdeling volgt Stichting Milieuvrienden Duiven dan ook niet in haar stelling dat met het oog op de uitvoerbaarheid van het besluit is miskend dat voor de rugstreeppad een extra ecopassage is vereist.

De Afdeling volgt evenmin GNMF in haar stelling dat het tracé leidt tot vernietiging van het leefgebied van de rugstreeppad.

Voor zover GNMF en Stichting Milieuvrienden Duiven met verwijzing naar de tunnels onder de Betuweroute stellen dat ten onrechte niet is voorzien in tunnels voor de rugstreeppad onder de A15, stelt de Afdeling vast dat in het rapport van Bureau Waardenburg staat dat aannemelijk is dat de rugstreeppadden de spoorlijn kruisen via onder meer de tunneltjes onder de spoorlijn. Hoewel in het tracébesluit ter beperking van de barrièrewerking in artikel 10 alleen voor de kamsalamander is voorzien in de aanleg van twee ecopassages op deze locatie, ziet de Afdeling in hetgeen GNMF en Stichting Milieuvrienden Duiven hebben gesteld geen grond om aan de juistheid hiervan te twijfelen. Overigens heeft de minister ter zitting heeft toegelicht dat het probleem met de ondergelopen amfibieëntunnels onder de Betuweroute bekend is, en daarom voor de A15 een amfibieëntunnel verhoogd wordt aangelegd.

De betogen falen.

Huis Rijswijk

126. [appellant sub 25] stelt dat is begonnen met het verwijderen van een bomenpartij bij Huis Rijswijk in Groessen, waardoor de vogelpopulatie is verstoord. Zo hebben spechten geen broedkasten meer. Ook heeft [appellant sub 25] de steenmarter waargenomen en zitten er salamanders in de sloten rondom het weiland.

126.1. De minister stelt dat in het Deelrapport Ecologie is beoordeeld hoe het tracé met inachtneming van de wettelijke bepalingen over beschermde diersoorten kan worden uitgevoerd. Rond Huis Rijswijk zijn medio maart 2017 werkzaamheden zijn uitgevoerd voor regulier onderhoud en voor de veiligheid van het rijksmonument en de bewoners. Hierbij zijn overhangende of dode zware takken verwijderd, bomen geknot en hagen geknipt. In en nabij Huis Rijswijk zijn in het natuuronderzoek geen sporen van de steenmarter ontdekt, aldus de minister.

126.2. In het Deelrapport soortenbescherming is beschreven hoe het tracé kan worden aangelegd in overeenstemming met de bepalingen over soortenbescherming in deze wet. Hierbij is onder meer ingegaan op (broed)vogels, amfibieën en (grondgebonden) zoogdieren. Uit bijlage 1 van het rapport volgt dat ook in de omgeving van Huis Rijswijk in Groessen veldonderzoek is gedaan. [appellant sub 25] heeft niet geconcretiseerd waarom het veldonderzoek of de daarop gebaseerde conclusies van het Deelrapport soortenbescherming onjuist zijn. Het enkele feit dat hij zelf beschermde soorten heeft waargenomen, is wat dit betreft onvoldoende. Daarom faalt het betoog.

Bomen

Stichting Milieuvrienden Duiven

127. Stichting Milieuvrienden Duiven betoogt dat het tracébesluit ten onrechte leidt tot de kap van een waardevolle boomstructuur bij de nieuwe aansluiting 40 Duiven/Zevenaar (N810).

127.1. Hoofdstuk 5 van het Deelrapport soortenbescherming gaat voor zover hier relevant over houtopstanden die zijn beschermd door de Wnb . Gelet op bijlage 3 behoren hiertoe ook bomen die nu staan op de plek waar de aansluiting Duiven/Zevenaar is voorzien.

In het Deelrapport staat dat voor elke gekapte boom een nieuwe boom wordt geplant. Het gaat in totaal om 28,3 ha (p. 48). In artikel 11 van het tracébesluit is voorgeschreven dat dit oppervlak aan bomen en beplanting wordt herplant binnen het maatregelvlak "landschappelijke inpassing" of, wanneer dat niet mogelijk is, in de aangewezen zoekgebieden daarbuiten (tabel 10, onderdeel b).

127.2. Stichting Milieuvrienden Duiven heeft niet toegelicht waarom met de in artikel 11 van het tracébesluit voorgeschreven herplant van te kappen beplanting niet kan worden voldaan aan de Wnb of andere regelgeving die bij de uitvoering van het tracébesluit in acht moet worden genomen. Alleen al hierom faalt het betoog.

[appellant sub 34]

128. [appellant sub 34] begrijpt niet waarom drie rijen populieren nabij haar woning moeten worden gekapt. De bomen staan namelijk niet allemaal zo dicht bij de A15. Sowieso staat volgens [appellant sub 34] niet duidelijk in het tracébesluit dat de bomen weg moeten. Daarin wordt wel gesproken van opnieuw inplanten, maar onduidelijk is of er wel drie rijen terugkomen. Zij wijst op het belang van de bomen voor haar woon- en leefklimaat.

128.1. De minister stelt dat het vanwege de verbreding van de weg het niet mogelijk is om de

rijen populieren zoals ze nu langs de weg staan te handhaven. Er is gekozen voor het aanplanten van nieuwe bomen, omdat de eerste rij langs de weg hoe dan ook geheel moet worden gerooid en de tweede rij grotendeels. De derde rij zou in theorie kunnen worden gehandhaafd. Voor het realiseren van een dubbele rij populieren is echter alleen ruimte door de achterste rij iets noordelijk op te schuiven. Verder stelt de minister dat de nieuwe bomen zorgen voor een rustig beeld met bomen van dezelfde leeftijd. Ook hoeft nieuwe aanplant niet te concurreren met bestaande bomen. In de afweging is volgens de minister ook meegenomen dat de populier een snelgroeierende boomsoort is waardoor snel een volgroeid beeld zal ontstaan. Verder licht de minister toe dat het verwijderen van de stobben van gerooide populieren en de wegwerkzaamheden zelf een negatief effect zouden hebben op populieren die wat betreft het ruimtebeslag eventueel behouden hadden kunnen blijven.

128.2. Uit detailkaart 7 volgt dat de strook grond waarop de populieren staan is aangewezen als "Maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone landschappelijke inpassing". Ingevolge artikel 12 van het tracébesluit is hier de maatregel "Doortrekken populierenrijen en droogvallende waterbergingsgebieden" voorzien. Uit het landschapsplan volgt dat hier een dubbele populierenrij zal worden herplant.

128.3. Gelet op de hiervoor weergegeven toelichting heeft de minister naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid kunnen besluiten om de bestaande populierenrijen niet te behouden en te kiezen voor nieuwe aanplant.

129. [appellant sub 34] stelt ook dat de te kappen populieren door roofvogels worden gebruikt. Voordat de nieuw te planten bomen voldoende gegroeid zijn om het huidige gebruik mogelijk te maken, zijn vele jaren verstreken, aldus [appellant sub 34].

129.1. Gelet op bijlage 1 van het Deelrapport soortenbescherming zijn in de omgeving van [appellant sub 34] nesten van buizerds aangetroffen (p. 38-39 en kaart 7d). Gesteld noch gebleken is echter dat de te kappen populieren bij [appellant sub 34] zelf jaarrond beschermde nesten herbergen. Voor zover moet worden aangenomen dat de bomen behoren tot het leefgebied van buizerds is van belang dat volgens het Deelrapport er voldoende overig leefgebied in de omgeving voorhanden blijft. Daarom bestaat in zoverre geen reden voor het oordeel dat het tracébesluit niet voldoet aan het hiervoor onder 103 weergegeven toetsingskader. Om deze redenen faalt het betoog.

Stiltegebied "Weide Oude Rijnstrangen"

130. Strijdbaar Angeren en anderen, Stichting Milieuvrienden Duiven en GNMF wijzen erop dat het tracé door het stiltegebied "Weide Oude Rijnstrangen" loopt. Volgens Strijdbaar Angeren en anderen is van belang dat het stiltegebied op grond van artikel 1.2, tweede lid, onder b, van de Wnb als zodanig is aangewezen in de Omgevingsverordening Gelderland. Omdat het tracé zorgt voor een toename van geluid in het gebied, is het tracébesluit volgens Strijdbaar Angeren en anderen in strijd met het "stand still - step forward"-principe van de provincie. Ook GNMF is van mening dat het tracé in strijd is met de Omgevingsverordening. Strijdbaar Angeren en anderen en Stichting Milieuvrienden Duiven vinden dat maatregelen moeten worden getroffen om het stiltegebied te beschermen.

130.1. De Afdeling stelt vast dat de Omgevingsverordening Gelderland geen regels bevat voor de bescherming van stiltegebieden die de minister bij de vaststelling van het tracébesluit in acht moet nemen. De minister is op grond van artikel 3:4, eerste lid, van de Awb wel verplicht om de gevolgen voor het stiltegebied in zijn belangenafweging te betrekken.

130.2. In hoofdstuk 6 van het Hoofdrapport van het akoestisch onderzoek is ingegaan op de toename van de geluidbelasting in het stiltegebied als gevolg van het tracé. Er staat:

"In de autonome situatie blijkt het gebied met een geluidbelasting die hoger is dan 40 dB(A) ongeveer 6% groter dan in de huidige situatie.

Na de aanleg van de A15 zou dit oppervlak zonder geluidbeperkende maatregelen toenemen tot ca. 26%. Met tweelaags ZOAB op de A15 neemt dit weer af tot ca. 20%."

De toename van de geluidbelasting kan volgens het rapport alleen worden beperkt door een afscherming over een lengte van ongeveer 3,3 km aan de zuidzijde van de A15 en 1,5 km aan de noordzijde. De kosten en de invloed op het landschap hiervan staan volgens de minister echter niet in verhouding tot de aantasting.

130.3. Het akoestisch onderzoek is met het wijzigingsbesluit bijgewerkt:

"In de autonome situatie blijkt het gebied met een geluidbelasting die hoger is dan 40 dB(A) ongeveer 7% groter dan in de huidige situatie.

Na de aanleg van de A15 zou dit oppervlak zonder geluidbeperkende maatregelen toenemen tot circa 32%. Met tweelaags ZOAB op de A15 neemt dit weer af tot circa 23%."

Deze toename kan alleen worden tegengegaan met dezelfde maatregel als die in het eerdere onderzoek is beschreven. De afweging verandert voor de minister daarom niet.

130.4. De Afdeling is van oordeel dat de minister op basis van de hiervoor weergegeven feiten in redelijkheid een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan het belang van het beschermen van het landschap en het voorkomen van extra kosten dan aan het voorkomen van een hogere geluidbelasting in het stiltegebied. Daarom falen de betogen.

Gelders Natuurnetwerk

131. GNMF stelt dat het tracé leidt tot aantasting van de kernkwaliteiten van het Gelders Natuurnetwerk. Dit is alleen toegestaan als er geen alternatieven zijn, maar die zijn er in dit geval wel, namelijk een Regiocombi-alternatief of een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Verder stelt GNMF dat de minister te weinig gewicht heeft toegekend aan het "nee, tenzij"-principe en de noodzaak van de aantasting onvoldoende heeft gemotiveerd.

In het door GNMF overgelegde rapport van EcoNatura staat verder dat het tracé leidt tot aantasting van meerdere kernkwaliteiten waaraan in het Deelrapport soortenbescherming voorbij is gegaan, waaronder de kernkwaliteit "zeer rijk leefgebied steenuil" voor het gebied Overbetuwe. Daarnaast is volgens haar het deelgebied De Liemers west ten onrechte niet betrokken bij de beoordeling.

131.1. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro) is bepaald dat bij provinciale verordening de gebieden worden aangewezen die het Natuurnetwerk Nederland vormen (titel 2.10). Provinciale staten van Gelderland hebben dat gedaan in de Omgevingsverordening Gelderland. Het Natuurnetwerk Nederland is daarin aangeduid als Gelders Natuurnetwerk. Ook voorziet de Omgevingsverordening in bescherming van de aan dit netwerk gerelateerde Gelderse Ontwikkelingszone.

Het Barro bepaalt niet dat de minister bij het vaststellen van een tracébesluit de regels over het Natuurnetwerk Nederland in acht moet nemen. Op bestemmingsplannen die later door gemeenten moeten worden vastgesteld om het tracébesluit in vast te leggen, is het Barro niet van toepassing op grond van artikel 1.2, aanhef en onder b. De minister was bij het vaststellen van het tracébesluit dus niet gebonden aan de regels over het Gelders Natuurnetwerk en de Gelderse Ontwikkelingszone in de Omgevingsverordening Gelderland. Dit neemt niet weg dat de minister de gevolgen voor deze gebieden op basis van artikel 3:4, eerste lid, van de Awb in zijn

belangenafweging moest betrekken.

131.2. De minister heeft de gevolgen van het tracé voor het Gelders Natuurnetwerk en de Gelderse Ontwikkelingszone beoordeeld in hoofdstuk 6 van het Deelrapport soortenbescherming. Daarin staat in dit verband dat het tracé twee beschermde gebieden doorsnijdt: de Overbetuwe en de Gelderse Poort. De beoordeling richt zich alleen op plekken waar als gevolg van het tracébesluit een bestemmingswijziging binnen het Gelders Natuurnetwerk of de Gelderse Ontwikkelingszone ontstaat en sluit aan bij de beoordeling van de gebieds- en soortenbescherming op grond van de Wnb.

Op deze manier is de minister tot de conclusie gekomen dat vanwege ruimtebeslag een aantasting van de kernkwaliteiten plaatsvindt van gedeelten van het Gelders Natuurnetwerk en de Gelderse Ontwikkelingszone binnen zowel de Overbetuwe als de Gelderse Poort. Volgens de minister is deze aantasting te rechtvaardigen omdat het tracé een zwaarwegend maatschappelijk belang dient. De minister zal in totaal 16,1 ha van verschillende beheertypen compenseren in de zoekgebieden Park Lingezegen en Oude Rijnstrangen (in de Gelderse Poort).

131.3. Anders dan GNMF is de Afdeling van oordeel dat de minister voor zijn belangenafweging als uitgangspunt heeft mogen nemen dat alleen voor plekken waar het tracé leidt tot een bestemmingswijziging in het Gelders Natuurnetwerk of de Gelderse Ontwikkelingszone een mogelijke aantasting van de kernkwaliteiten hoeft te worden beoordeeld. GNMF heeft niet aannemelijk gemaakt dat op de plekken waarvoor het tracé leidt tot een bestemmingswijziging meer of andere kernkwaliteiten aanwezig zijn dan waarvan de minister is uitgegaan. De Afdeling ziet in het betoog van GNMF daarom geen aanleiding voor het oordeel dat de minister het Gelders Natuurnetwerk en de Gelderse Ontwikkelingszone voldoende in zijn belangenafweging heeft betrokken. Daarom faalt het betoog.

Luchtkwaliteit

Inleiding

132. In de toelichting van het tracébesluit staat dat het project voldoet aan de regels over luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer.

Het project past volgens de toelichting binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Daarom kan het tracébesluit wat betreft stikstofdioxiden (NO₂) en zwevende deeltjes (PM₁₀) worden vastgesteld op basis van artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer

Verder staat er in de toelichting dat het tracébesluit niet zorgt voor een overschrijding van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie zwevende deeltjes (PM_{2,5}). Daarom kan het tracébesluit volgens de toelichting in zoverre worden vastgesteld op basis van artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet milieubeheer.

133. Voor de beoordeling van de beroepsgronden door de Afdeling betekent dit het volgende. Wat betreft stikstofdioxiden (NO₂) en zwevende deeltjes (PM₁₀) gaat het om de vraag of in hetgeen appellanten hebben aangevoerd grond is gelegen voor het oordeel dat de minister zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat het tracébesluit is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met het NSL. Voor zover het tracébesluit berust op het NSL kan een afzonderlijke beoordeling van de gevolgen van het tracébesluit voor de luchtkwaliteit voor de grenswaarden die zijn opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer) achterwege blijven.

Wat betreft de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie zwevende deeltjes (PM_{2,5}) gaat

het om de vraag of de beroepsgronden aanleiding geven voor het oordeel dat de minister ten onrechte heeft gesteld dat blijkens de monitoringstool het tracé niet leidt tot een overschrijding daarvan.

134. Er zijn beroepsgronden naar voren gebracht over toepasselijke regelgeving, de deugdelijkheid van het NSL zelf, de NSL-melding van het tracébesluit, de kenbaarheid van de resultaten en gehanteerde uitgangspunten. Ten slotte zijn bezwaren naar voren gebracht over luchtkwaliteit ter plaatse van woningen en monitoring.

Toepasselijke regelgeving

135. Stichting Milieuvrienden Duiven stelt dat er volgens de zienswijzennota geen Europese normen voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) zijn vastgesteld maar toch steeds wordt benadrukt dat aan alle wetgeving wordt voldaan. Volgens Stichting Milieuvrienden Duiven worden Europese regels niet nageleefd.

135.1. De Afdeling stelt vast dat de minister heeft gesteld dat wordt voldaan aan de grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarde is ontleend aan de Luchtkwaliteitsrichtlijn. Het betoog mist feitelijke grondslag.

Deugdelijkheid van het NSL zelf

136. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat de minister het tracébesluit niet had mogen vaststellen onder verwijzing naar het NSL. Zij stellen dat de doelstelling van het NSL niet overal binnen het toepassingsgebied van het programma is gehaald. Het NSL had volgens Strijdbaar Angeren en anderen moeten bewerkstelligen dat per 1 januari 2015 wordt voldaan aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Dat is volgens hen niet het geval. Het toevoegen van nieuwe projecten of het wijzigen daarvan in het NSL moet volgens Strijdbaar Angeren en anderen worden aangemerkt als een schending van artikel 5.12 van de Wet milieubeheer en de Europese luchtkwaliteitsrichtlijnen. Volgens Strijdbaar Angeren en anderen is het NSL uit balans en is daardoor toepassing van artikel 5.16, eerste lid onder d, van de Wet milieubeheer niet aan de orde.

136.1. De Afdeling begrijpt het betoog zo dat volgens Strijdbaar Angeren en anderen het NSL niet of niet langer is gericht op het bereiken van de grenswaarden en daarom niet voldoet aan artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer, waardoor geen toepassing kon worden gegeven aan artikel 5.16, eerste lid onder d van de Wet milieubeheer. Het enkele feit dat in het toepassingsgebied van het NSL zich op bepaalde plekken overschrijdingen van grenswaarden voordoen, is echter niet voldoende voor het oordeel dat het NSL niet is gericht op het bereiken van de grenswaarden en daarmee in strijd is met artikel 5.12, eerste lid van de Wet milieubeheer. Zoals volgt uit het eerste lid van artikel 5.12 is de reden voor het vaststellen van een programma zoals het NSL juist dat een grenswaarde wordt overschreden of dreigt te worden overschreden. Voor het tracébesluit dat in deze procedure ter beoordeling staat is van belang - zoals hiervoor in de inleiding is toegelicht - of het opnemen van het tracé in het NSL ertoe leidt dat het NSL niet meer kan worden geacht te zijn gericht op het bereiken van de grenswaarden waarvoor het is vastgesteld. Dat zal hierna meer specifiek beoordeeld worden. Het is in ieder geval niet zo dat de minister het tracébesluit niet mocht vaststellen onder verwijzing naar het NSL om de enkele reden dat binnen het toepassingsgebied van het NSL, maar buiten het invloedsgebied van het tracé, grenswaarden worden overschreden. Dit levert ook geen strijd op met de Europese luchtkwaliteitsrichtlijnen, mede omdat Strijdbaar Angeren niet hebben gesteld dat de Europese luchtkwaliteitsrichtlijnen niet juist zijn geïmplementeerd. Daarom faalt het betoog.

NSL-melding

137. Strijdbaar Angeren en anderen betogen verder dat in de 8ste NSL-melding van 17 mei 2016

ten onrechte niet is aangegeven wat het effect van het tracé op de luchtkwaliteit is. Dit is volgens hen in strijd met artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wet milieubeheer. Zij wijzen erop dat volgens de beantwoording van vraag 5 van het meldingsformulier geen concentratieberekeningen zijn uitgevoerd om aannemelijk te maken dat het nieuwe project per saldo past binnen of in elk geval niet in strijd is met het NSL.

137.1. De minister stelt dat de kenmerken van het tracé zoals het tracébesluit dat mogelijk maakt overeenkomen met de in het NSL opgenomen projectkenmerken, inclusief de NSL-melding van 17 mei 2016. Bij de 8ste NSL-melding zijn geen fysieke wijzigingen doorgevoerd.

Ter zitting heeft de minister gesteld dat de overkapping bij Helhoek geen onderdeel uitmaakt van de 8ste NSL-melding, maar wel van de 9e NSL-melding van 26 april 2017. In het kader van die melding is beoordeeld wat de gevolgen van die wijziging voor de luchtkwaliteit rondom het tracé zijn. Uit de berekeningen die zijn uitgevoerd met de NSL Monitoringstool blijkt volgens de minister dat de jaargemiddelde concentraties zwevende deeltjes en stikstofdioxide zodanig laag zijn dat het aannemelijk is dat het project past binnen of in ieder geval niet in strijd is met het NSL.

137.2. Het project A12/A15 is opgenomen in de 8e NSL melding Infrastructuur en Milieu van 17 mei 2016 als projectnummer 1901. Bij de omschrijving van het project staat:

"Wegverbreding van A15 naar 2x3 rijstroken tussen knooppunt A15/A50 Valburg en knooppunt A15/A325 Ressen. Vanaf knooppunt A15/A325 Ressen wordt een nieuwe 2x2 autosnelweg (verbreding tussen knpt Ressen en aansluiting Bemmell van bestaande 2x1 naar 2x2 met weefstrook) gerealiseerd tot aan de A12. Maximumsnelheid op dit traject is permanent 130 km/u. Er worden 2 nieuwe aansluitingen gerealiseerd: ter hoogte van de N839 bij Bemmell en de N810 tussen Duiven en Zevenaar. De A15 gaat met een brug over het Pannerdensch kanaal en heeft een halfverdiepte ligging die start ter hoogte van de Schralewidsestraat in de gemeente Duiven (nabij Groessen) en welke doorloopt tot aan de A12.

- Wegverbreding van de A12 naar 2x4 rijstroken tussen aansluiting Westervoort en aansluiting Duiven en vanaf aansluiting Duiven tot aan knooppunt A12/A18 Oud-Dijk een wegverbreding naar 2x3 rijstroken. De bestaande aansluiting Zevenaar wordt gesloten en een nieuwe aansluiting Zevenaar-Oost wordt gerealiseerd. Tussen het nieuwe knooppunt A12/A15 Zevenaar en de nieuwe aansluiting Zevenaar-Oost heeft de zuidbaan 4 rijstroken."

137.3. In de toelichting bij het tracébesluit staat dat bij toetsing aan het NSL is gebleken dat de overkapping van de A15 ter hoogte van Helhoek niet in de projectkenmerken van het NSL is beschreven. De overkapping heeft een lengte van meer dan 100 m en is daarmee modelmatig te beschouwen als een tunnel. Tunnels hebben invloed op de luchtkwaliteit en moeten daarom specifiek worden beschouwd bij het beoordelen van de luchtkwaliteit. Omdat de overkapping niet in de NSL-projectkenmerken is opgenomen, is apart beoordeeld of deze afwijking leidt tot een overschrijding van de grenswaarden. Uit berekeningen blijkt dat de maximale concentratie van stikstofdioxide, fijnstof en ultra fijnstof bij de NSL-toetspunten langs de tunnelmonden ruim onder de grenswaarden blijven, aldus de toelichting bij het tracébesluit.

137.4. Over de stelling van Strijdbaar Angeren en anderen dat bij de 8ste NSL-melding ten onrechte geen concentratieberekeningen zijn overgelegd, overweegt de Afdeling als volgt.

In artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat "bij de betreffende melding aannemelijk wordt gemaakt dat die gewijzigde, vervangende of nieuwe maatregelen, ontwikkelingen of besluiten per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het programma". Zoals de Afdeling in de uitspraak van 27 februari 2019, ECLI:NL:RVS:2019:596, heeft overwogen is in dat artikel niet bepaald dat bij de melding concentratieberekeningen moeten worden overgelegd. Volgens het meldingsformulier dat bij de 8ste NSL-melding is gevoegd moet een kwalitatieve onderbouwing worden overgelegd als de vraag of er concentratieberekeningen

zijn overgelegd met "nee" wordt beantwoord. Het meldingsformulier verwijst in dit verband naar bijlage 3 bij de 8ste NSL-melding. Daar is wat betreft het project "A15 Doortrekking Ressen - Zevenaar" aangegeven wat de aard van de wijzigingen van het project in het NSL is. Vervolgens is aangegeven dat de wijziging - in dit geval alleen de verschuiving van het realisatiejaar van het project van "2019/2021" naar "2021/2023" - niet zal leiden tot een gewijzigd effect ten opzichte van het NSL. Ook zijn de maximale concentraties luchtverontreinigende stoffen aangegeven voor zowel 2020 als 2030. Gelet hierop kan niet gezegd worden dat de 8ste NSL-melding in strijd is met de Wet milieubeheer. Het betoog geeft in zoverre dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister het tracébesluit niet op het NSL heeft mogen baseren, waarbij de Afdeling tevens betreft dat in de toelichting bij het tracébesluit is ingegaan op de overkapping bij Helhoek en deze specifiek is beoordeeld. Daaruit is gebleken dat de maximale concentratie van stikstofdioxide, fijnstof en ultra fijnstof bij de NSL-toetspunten langs de tunnelmonden ruim onder de grenswaarden blijven. Strijdbaar Angeren en anderen hebben de specifieke beoordeling van de overkapping bij Helhoek niet bestreden.

Kenbaarheid resultaten

138. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat uit het tracébesluit en de daarbij behorende stukken niet kan worden afgeleid of kan worden voldaan aan de blootstellingsconcentratieverplichting voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) in voorschrift 4.6 van bijlage 2 bij de Wet milieubeheer. Hetzelfde geldt volgens hen voor de vraag of kan worden voldaan aan de richtwaarden voor de vermindering van de blootstelling van de mens aan fijnstof als bedoeld in voorschrift 4.7 van bijlage 2 bij de Wet milieubeheer. Het NSL bevat volgens Strijdbaar Angeren en anderen geen afdoende maatregelen om de blootstellingsconcentratieverplichting of de richtwaarde te waarborgen.

Ter zitting hebben zij hieraan toegevoegd dat de blootstellingsconcentratieverplichting voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) in voorschrift 4.6 van bijlage 2 wel degelijk een grenswaarde is, anders dan de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 27 februari 2019, ECLI:NL:RVS:2019:596.

138.1. In artikel 5.7, eerste lid, van de Wet milieubeheer zijn de volgende definities opgenomen:

- blootstellingsconcentratieverplichting: een op grond van de gemiddelde blootstellingsindex bepaald kwaliteitsniveau met het doel de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens te verminderen, waaraan binnen een bepaalde termijn moet worden voldaan;
- grenswaarde: kwaliteitsniveau met als doel schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid of het milieu als geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen en dat binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt en, wanneer het eenmaal is bereikt, niet meer mag worden overschreden;
- richtwaarde: kwaliteitsniveau dat is vastgesteld met het doel om schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid of het milieu als geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen en dat voor zover mogelijk binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt.

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer is bepaald wat voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) de richtwaarde (voorschrift 4.3 voor de jaargemiddelde concentratie), grenswaarde (voorschrift 4.4) en blootstellingsconcentratieverplichting (voorschrift 4.6) zijn.

138.2. In titel 5.2 van de wet zijn voor deze verschillende soorten waarden te onderscheiden verplichtingen opgenomen. Zo voorziet artikel 5.12, eerste lid, in het vaststellen van een programma voor het bereiken van een grenswaarde als die wordt overschreden of dreigt te worden overschreden. In artikel 5.16 is - voor zover hier van belang - de mogelijkheid opgenomen om bij het vaststellen van een besluit zoals een tracébesluit aannemelijk te maken dat

grenswaarden niet worden overschreden of dat het besluit past binnen of in ieder geval niet in strijd is met een programma zoals bedoeld in artikel 5.12. Verder is in artikel 5.12a een verplichting opgenomen om maatregelen te treffen als de blootstellingsconcentratieverplichting dreigt te worden overschreden. Deze maatregelen kunnen ook in het NSL-programma worden opgenomen. Ditzelfde geldt voor maatregelen die op grond van artikel 5.17 worden genomen om de richtwaarden te bereiken.

138.3. Gelet op de verschillende definities, waarden en verplichtingen deelt de Afdeling niet het standpunt van Strijdbaar Angeren en anderen dat de blootstellingsconcentratieverplichting in voorschrift 4.6 van bijlage 2 een grenswaarde zou zijn. Uit artikel 5.16, eerste lid, aanhef, en het tweede lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer volgen voor de minister bij het vaststellen van een tracébesluit geen specifieke verplichtingen ten aanzien van de blootstellingsconcentratieverplichting voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}). Hetzelfde geldt voor de richtwaarden.

Verder is van belang dat maatregelen die voor deze waarden worden getroffen in het NSL kunnen worden opgenomen, maar dat dit niet verplicht is. Alleen al hierom bestond in zoverre ook geen belemmering voor de minister om het tracébesluit vast te stellen onder verwijzing naar het NSL.

Het betoog faalt.

139. [appellant sub 11], [appellant sub 16], [appellant sub 7], [appellant sub 13], [appellant sub 24], [appellant sub 22], [appellant sub 35], [appellant sub 12], [appellante sub 39], [appellant sub 36], [appellant sub 1], [appellante sub 33] en [appellante sub 26] betogen dat de rekenmodellen waarmee het mogelijk is om de luchtkwaliteit te berekenen in de stukken bij tracébesluit ontbreken. Deze modellen zijn volgens hen ook niet raadpleegbaar via de website www.nsl-monitoring.nl. Ook is niet inzichtelijk gemaakt of bij de berekening rekening is gehouden met de best beschikbare technieken en wat de invloed daarvan is op de luchtkwaliteit. Hierdoor zijn de huidige en verwachte concentraties van de uitstoot van stoffen ten onrechte niet inzichtelijk gemaakt. Nu deze informatie ontbreekt, is volgens appellanten onvoldoende onderbouwd dat er geen maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de grenswaarden.

139.1. Uit artikel 71, eerste lid, van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit volgt dat het door middel van berekening vaststellen van concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht bij wegen plaatsvindt overeenkomstig standaardrekenmethode 1 en 2 zoals beschreven in de RIVM Briefrapporten 2014-0127 en 2014-0109. Uit artikel 77 van de Regeling volgt dat deze methoden ook moeten worden toegepast voor het NSL. De minister was niet verplicht deze bij het tracébesluit te overleggen.

139.2. Voor zover appellanten stellen dat niet inzichtelijk is gemaakt wat de concentraties zijn van stoffen in de buitenlucht is van belang dat in de toelichting van het tracébesluit is verwezen naar de NSL Monitoringstool. Deze is via het internet te raadplegen. Volgens de NSL Monitoringstool ontstaan langs het tracé geen overschrijdingen van de grenswaarden. Appellanten hebben niets aangevoerd dat hieraan doet twifelen. Alleen al hierom kan het betoog niet slagen.

Gehanteerde uitgangspunten

140. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat het onduidelijk is met welke verkeersaantallen is gerekend in het kader van de 8ste NSL-melding. Volgens hen is onduidelijk of bij de gehanteerde verkeersgegevens is uitgegaan van het heffen van tol en is daarnaast onvoldoende rekening gehouden met het feit dat het heffen van tol een tijdelijke situatie betreft. Dit betekent volgens Strijdbaar Angeren en anderen dat de verkeersgegevens te laag en dus niet representatief zijn.

140.1. Hiervoor onder 21.3 is al overwogen dat de minister bij de vaststelling van het tracébesluit verplicht was om uit te gaan van tolheffing. Verder is van belang dat in de NSL Monitoringstool is

vermeld van hoeveel motorvoertuigen voor de verschillende wegvakken is uitgegaan. Alleen al om deze redenen faalt het betoog.

141. [appellant sub 21] stelt dat bij de te nemen maatregelen de uitstoot van CO₂ en fijnstof van het verkeer op het snelfietspad een rol moet spelen.

141.1. De minister stelt dat uit de NSL Monitoringstool volgt dat er op de wettelijke beoordelingspunten nergens overschrijdingen optreden van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen. Op het dichtst bij de woning van [appellant sub 21] gelegen toetspunt (nummer 15825143) liggen de jaargemiddelde concentraties ruim onder de norm. Gelet op de lage concentraties zullen de emissies van brom- of snorfietzen die gebruik maken van de brug niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit, aldus de minister.

141.2. [appellant sub 21] heeft de toelichting van de minister niet gemotiveerd weersproken. De Afdeling ziet dan ook niet dat de minister het NSL niet had mogen hanteren.

142. Stichting Milieuvrienden Duiven voert aan dat cumulatieve effecten van de Betuweroute en de A15 op de luchtkwaliteit slechts zijn meegenomen in het ontwerp als de grenswaarde door de A15 in zicht komt. Er is weinig rekening gehouden met heersende windrichtingen. Stichting Milieuvrienden Duiven maakt daar bezwaar tegen en vindt dat cumulatieve effecten altijd moeten worden meegenomen.

[appellant sub 37] betoogt dat de emissies van fijnstof op onjuiste wijze en onvoldoende zijn onderzocht. In dit verband wijst hij erop dat er diesellocomotieven met open kolenwagons over de Betuwelijn rijden en dat de emissies daarvan op onjuiste wijze en onvoldoende zijn betrokken bij het onderzoek.

142.1. Uit de NSL Monitoringstool volgt dat voor zwevende deeltjes rekening wordt gehouden met de achtergrondconcentratie overeenkomstig de Grootchalige Concentratiekaarten Nederland van het RIVM. In hetgeen Stichting Milieuvrienden Duiven en [appellant sub 37] naar voren hebben gebracht ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor twijfel aan de juistheid van de stelling van de minister dat door rekening te houden met die achtergrondconcentratie alle relevante bronnen, waaronder de Betuweroute, in de berekening zijn betrokken. In zoverre ziet de Afdeling geen reden voor het oordeel dat de minister niet had mogen uitgaan van het NSL.

143. [appellant sub 18] en [appellant sub 6] vinden de ontwikkelingen omtrent het aantal verkeersbewegingen op het tracé nog allerminst zeker, waardoor niet gesteld kan worden dat de grenswaarden niet overschreden zullen worden. Zij willen meer inzicht in de maatregelen die worden genomen om de risico's te beperken.

[appellanten sub 8] vrezen dat er meer verkeer op het tracé zal komen te rijden dan de minister nu heeft berekend. Zij voeren aan dat onvoldoende onderzoek is verricht naar maatregelen die de uitstoot van schadelijke stoffen kunnen beperken, zoals geluidswallen die fijn stof opvangen. Ook [appellant sub 11] vindt dat onvoldoende maatregelen zijn genomen om de uitstoot van fijn stof te verminderen.

143.1. Het tracébesluit - en de daaraan verbonden besluitvorming over het NSL - berust op het verkeersmodel NRM. Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling dat verkeersmodellen noodzakelijkerwijs uit de aard van de zaak altijd een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weergeven en dat de validiteit van een model, zoals het NRM, pas wordt aangetast wanneer de uitkomsten te zeer van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid afwijken. Appellanten hebben hierover geen concrete bezwaren naar voren gebracht. Daarom ziet de Afdeling geen reden voor het oordeel dat het NSL na het daarin opnemen van het tracé niet langer is gericht op het behalen van de grenswaarden voor stikstofdioxiden (NO₂) en zwevende deeltjes (PM₁₀). Voor zover appellanten vinden dat het tracébesluit maatregelen voor de luchtkwaliteit had

moeten bevatten, wijst de Afdeling erop dat in het NSL is vastgelegd welke maatregelen in dit verband getroffen moeten worden.

Omdat er geen reden is om te twijfelen aan de berekende verkeersintensiteiten, geven de betogen ook geen reden voor twijfel aan het standpunt van de minister dat het tracé niet leidt tot het overschrijden van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM_{2,5}). Dit standpunt berust namelijk op hetzelfde verkeersmodel.

Ook hierin ziet de Afdeling geen reden voor het oordeel dat de minister zich niet op het NSL mocht baseren.

Luchtkwaliteit ter plaatse van woningen

144. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat noch het tracébesluit, noch de daarbij gevoegde documenten informatie bevatten over de luchtkwaliteit ter plaatse van de woningen van appellanten. Dit is volgens hen in strijd met artikel 6, zesde lid, van het Verdrag van Aarhus.

[appellanten sub 38] maakt zich zorgen over de hoeveelheid stikstofdioxide in zijn woonomgeving. Er wordt in de stukken volgens hem veel geschreven over het Programma Aanpak Stikstof, maar informatie over de gevolgen voor de direct omwonenden is niet te vinden.

144.1. Voor zover Strijdbaar Angeren en anderen en [appellanten sub 38] vinden dat de minister informatie over de luchtkwaliteit bij woningen had moeten verschaffen, wijst de Afdeling erop dat bij het toepassen van de regels over luchtkwaliteit in titel 5.2 van de Wet milieubeheer geldt dat het door berekenen vaststellen van concentraties van relevante stoffen in de buitenlucht bij voor motorvoertuigen bestemde wegen gebeurt op representatieve punten in de nabijheid van de weg. Dit volgt uit artikel 70 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. Een verplichting om informatie over concentraties bij woningen te verschaffen, was er voor de minister daarom niet.

144.2. Artikel 6, zesde lid, van het Verdrag van Aarhus waarop Strijdbaar Angeren en anderen zich beroepen gaat over de inspraak over een project. In dit geval is daarom het ontwerp-tracébesluit van belang. In paragraaf 4.2 van de toelichting van het ontwerp is uiteengezet waarom de minister van mening is dat het ontwerp-tracé voldoet aan het toepasselijke wettelijke kader voor luchtkwaliteit: het tracé is wat betreft stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM₁₀) opgenomen in het NSL en wat betreft zwevende deeltjes (PM_{2,5}) volgt uit de NSL Monitoringstool dat de grenswaarde niet wordt overschreden. De precieze berekende waarden voor de concentraties van de relevante stoffen op de hiervoor genoemde punten zijn niet in of bij het ontwerp-tracébesluit vermeld, maar waren wel te vinden in de NSL Monitoringstool waarnaar in de toelichting is verwezen. Daarmee was alle informatie over luchtkwaliteit die relevant is voor de besluitvorming voor het betrokken publiek beschikbaar, zodat is voldaan aan artikel 6, zesde lid, van het Verdrag van Aarhus. Daarom kan in het midden blijven in hoeverre Strijdbaar Angeren en anderen daarop in deze procedure een rechtstreeks beroep kunnen doen.

Monitoring

145. Stichting Milieuvrienden Duiven, [appellant sub 37] en [appellanten sub 38] betogen dat een waarborg voor de monitoring van fijnstof en stikstofdioxide ontbreekt. Stichting Milieuvrienden Duiven pleit voor ten minste één meetpunt langs de weg, zodat een nulmeting kan worden uitgevoerd en er een uitgangspunt is voor het monitoren van mogelijke verslechtering van luchtkwaliteit ter plaatse.

[appellant sub 37] wil dat minimaal een jaar lang de fijnstofproductie op en om zijn woning wordt gemeten. Deze meting dient volgens hem elke vijf jaar te worden herhaald.

[appellanten sub 38] betoogt dat weliswaar een jaarlijkse monitoring voor zwevende deeltjes

(PM10) is gewaarborgd, maar die ontbreekt volgens hem voor zwevende deeltjes (PM2,5).

145.1. Artikel 15 van het tracébesluit luidt:

"1. De minister van Infrastructuur en Milieu zal, conform artikel 23 van de Tracéwet, de gevolgen van de ingebruikname van de aangelegde en gewijzigde weg onderzoeken. Het onderzoek richt zich op de milieuaspecten: geluidhinder, luchtkwaliteit en natuur.

2. Indien uit het onderzoek blijkt dat er sprake is van een overschrijding van normen die gelden voor de in het eerste lid genoemde milieuaspecten, dan wordt via de daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes, zo nodig planmatig, in maatregelen voorzien.

3. Het onderzoek zal aanvangen 1 jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen en uiterlijk binnen 1 jaar na aanvang onderzoek worden afgerond."

145.2. Het tracébesluit verplicht de minister om na de ingebruikname van het tracé de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit te onderzoeken. De minister was niet verplicht om in het tracébesluit in meer of andere vormen van monitoring te voorzien. Overigens wijst de Afdeling erop dat ook in het kader van het NSL monitoring van de luchtkwaliteit plaatsvindt, zodat in zoverre aan de zorgen van appellanten tegemoet wordt gekomen. Het beroep van appellanten faalt.

Kaderrichtlijn Water: lozen van afstromend hemelwater

146. [appellant sub 1], [appellant sub 7], [appellant sub 11], [appellant sub 13], [appellant sub 12], [appellant sub 16], [appellante sub 26], [appellant sub 22], [appellant sub 24], [appellante sub 33], [appellant sub 35], [appellant sub 36] en [appellante sub 39] wijzen erop dat volgens het Deelrapport waterplan van de weg afstromend hemelwater bij voorkeur op of in de bodem wordt geloosd, maar als dat redelijkerwijs niet mogelijk is kan worden geloosd op een waterlichaam. In paragraaf 4.2 van het Deelrapport is beschreven dat er op diverse plaatsen bij het tracé voorzieningen worden aangebracht voor de afvoer van water naar aanliggende waterlichamen. Appellanten betogen dat de minister onderzoek had moeten doen naar de huidige en de te verwachten chemische en ecologische kwaliteit van deze waterlichamen. Omdat de minister dit heeft nagelaten, kan volgens hen niet worden vastgesteld of het tracébesluit wel voldoet aan de Kaderrichtlijn Water (Richtlijn 2000/60/EG tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (PB L 327; hierna: KRW)). Appellanten wijzen in dit verband op het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie, van 1 juli 2015 (C-461/13).

146.1. De minister stelt zich primair op het standpunt dat deze beroepsrond niet kan slagen, omdat het relativiteitsvereiste daaraan in de weg staat. De Waterwet, waarin de KRW is geïmplementeerd, strekt tot bescherming van de belangen van de ecologische en chemische kwaliteit van het watersysteem en niet ter bescherming van de belangen van appellanten.

De minister stelt zich subsidiair op het standpunt dat in paragraaf 4.2 van het Deelrapport waterplan is geconstateerd dat er geen achteruitgang optreedt van de kwaliteit van oppervlaktewaterlichamen en grondwaterlichamen. De ecologische toestand blijft als gevolg van de in het Deelrapport waterplan beschreven maatregelen onveranderd. Daarnaast worden er ten aanzien van de chemische toestand maatregelen getroffen om de verontreiniging van het watersysteem te voorkomen. Als gevolg hiervan leidt het afstromende regenwater van het tracé niet tot achteruitgang van de toestand van grondwaterlichamen en komt het tijdig bereiken van een goede grondwatertoestand niet in gevaar, aldus de minister.

146.2. Voor het lozen van water afkomstig van rijkswegen en daarbij behorende kunstwerken zoals bruggen zijn op basis van hoofdstuk 6 van de Waterwet regels gesteld in artikel 3.5 van het Besluit lozen buiten inrichtingen. Daaruit volgt - kort samengevat - dat het lozen op of in de bodem

is toegestaan en als dat redelijkerwijs niet mogelijk is, mag worden geloosd op een oppervlaktewaterlichaam. Hierbij geldt de voorwaarde dat verontreiniging van een oppervlaktewaterlichaam moet worden voorkomen dan wel zoveel mogelijk moet worden beperkt (artikel 2.1, tweede lid, aanhef en onder c, van het Besluit).

Er zijn geen specifieke regels over lozen die de minister bij het vaststellen van het tracébesluit in acht moet nemen. Dit neemt niet weg dat van de minister mag worden verwacht dat hij bij het vaststellen van het tracébesluit over een hoofdweg beoordeelt hoe kan worden voldaan aan de hiervoor bedoelde regels in het Besluit lozen buiten inrichtingen (dit volgt uit artikel 3:2 van de Awb). Voor zover nodig moet de minister daarvoor in het tracébesluit voorzieningen opnemen (op basis van artikel 11, eerste lid, aanhef en onder b, van de Tracéwet).

146.3. In paragraaf 4.2 van het Deelrapport waterplan is beschreven hoe in dit geval aan de regels in het Besluit lozen buiten inrichtingen kan worden voldaan. Kort samengevat vindt voor het grootste deel van het tracé infiltratie van afstromend hemelwater plaats in de berm. Een berm van minstens vier meter breed tussen de weg en een watergang en toepassing van ZOAB zorgt volgens het Deelrapport voor voldoende zuivering van het water. Daar waar geen berm is of waar de berm smaller is, wordt een zuiverende voorziening toegepast. Voor grotere oppervlakten, zoals bij de brug over het Pannerdensch Kanaal en de verdiepte ligging bij Groessen, is de zuiverende voorziening opgenomen op de kaarten van het tracébesluit. De conclusie van het Deelrapport water is dat door het treffen van deze maatregelen oppervlaktewateren in de buurt van het tracé niet in kwaliteit achteruit zullen gaan.

146.4. Uit het Deelrapport waterplan volgt dat de minister heeft beoordeeld hoe kan worden voldaan aan het Besluit lozen buiten inrichtingen. Ook bevat het tracébesluit hiervoor de nodige voorzieningen. Appellanten hebben hiertegen geen bezwaren naar voren gebracht. Zij betogen dat de minister onderzoek had moeten doen naar de huidige en de te verwachten chemische en ecologische kwaliteit van waterlichamen, maar naar het oordeel van de Afdeling was dit niet nodig om te bepalen of aan het Besluit lozen buiten inrichtingen kan worden voldaan.

Voor zover appellanten wijzen op de Kaderrichtlijn Water stelt de Afdeling vast dat niet is gesteld dat deze richtlijn niet correct zou zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving, zodat daar verder niet op ingegaan hoeft te worden.

Het betoog faalt. De Afdeling laat verder onbesproken of artikel 8:69a van de Awb eraan in de weg staat dat het tracébesluit vanwege dit betoog wordt vernietigd.

Geluid

Inleiding

147. De rijkswegen A12 en A15 zijn, inclusief de verlenging van de A15 met aansluiting op de A12 zoals mogelijk gemaakt in het tracébesluit, vermeld op de geluidplafondkaart in de bijlage van de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer. Daarom moet de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de A12 en de A15 worden beoordeeld aan de hand van titel 11.3 van de Wet milieubeheer.

Dit betekent, kort samengevat, het volgende. De minister moet voor de nieuw aan te leggen weg vastleggen wat de toegestane geluidproductie is. Dit doet hij door op referentiepunten verspreid aan weerszijden van de weg geluidproductieplafonds vast te stellen. Die worden uitgedrukt in Lden, een gewogen gemiddelde waarde waarbij rekening wordt gehouden met verschillen in geluidbeleving tijdens dag, avond en nacht. Om de hoogte van het geluidproductieplafond te bepalen, moet de minister een stappenplan volgen (artikel 11.30 van de Wet milieubeheer). Voor nieuwe situaties zonder bestaand geluidproductieplafond is het uitgangspunt dat de

geluidbelasting van geluidgevoelige objecten, zoals woningen maximaal 50 dB is. Als er echter geen geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen waarmee aan deze waarde kan worden voldaan, dan mag daarvan worden afgeweken. De minister neemt een geluidbeperkende maatregel, zoals een stiller wegdek of een geluidscherm, niet in aanmerking als deze financieel niet doelmatig is of stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard (artikel 11.29, eerste lid, van de Wet milieubeheer).

Voor het wijzigen van een bestaand geluidproductieplafond moet de minister hetzelfde stappenplan volgen, maar daarbij geldt een ander uitgangspunt: de maximale geluidbelasting van gevoelige objecten, zoals woningen, mag in beginsel niet hoger zijn dan het geval zou zijn bij volledige benutting van het bestaande geluidproductieplafond. Deze waarde wordt hierna ook wel aangeduid als "Lden GPP".

148. Voor provinciale en gemeentelijke wegen die door het tracébesluit worden aangelegd of gewijzigd moet de minister een akoestisch onderzoek uitvoeren op grond van de Wet geluidhinder (artikel 104a van die wet). Ook bij dit onderzoek moet de minister een afweging maken over het treffen van geluidbeperkende maatregelen. Dit kan ertoe leiden dat de minister in het tracébesluit ook zogenoemde "hogere waarden" vaststelt voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van onder meer woningen vanwege de betrokken provinciale of gemeentelijke wegen.

149. De minister heeft bij de voorbereiding van het tracébesluit een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op basis daarvan heeft hij in het tracébesluit bepaald dat geluidreducerend asfalt wordt gebruikt (artikel 7, eerste lid) en dat diverse geluidafscherpende maatregelen worden getroffen (artikel 7, tweede lid). Verder is voorzien in nieuwe en verplaatste referentiepunten en nieuwe en gewijzigde geluidproductieplafonds (artikel 8, eerste lid, en bijlage A). Ook zijn hogere waarden vastgesteld voor provinciale en gemeentelijke wegen (artikel 8, tweede lid).

150. De minister heeft voor het wijzigingsbesluit een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd, omdat het nieuwe verkeersmodel NRM 2017 op veel wegvakken hogere verkeersintensiteiten berekent. Het nieuwe akoestisch onderzoek is beschreven in de volgende rapporten:

- het Rapport "Onderliggend Wegennet - Tracébesluit 2019 ViA15 akoestisch onderzoek" van 21 december 2018 (hierna: Rapport onderliggend wegennet);
- het Hoofdrapport (Wet milieubeheer) "Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken 2019 (ViA15)" van januari 2019 (hierna: Hoofdrapport);
- het Deelrapport Algemeen (Wet milieubeheer) "Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken 2019 (ViA15)" van januari 2019 (hierna: Deelrapport algemeen);
- het Deelrapport Specifiek (Wet milieubeheer) "Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken 2019 (ViA15)" van januari 2019 (hierna: Deelrapport specifiek).

Op basis van dit nieuwe onderzoek heeft de minister in het wijzigingsbesluit enkele geluidbeperkende maatregelen gewijzigd (artikel 5, eerste lid). Ook de referentiepunten, geluidproductieplafonds en hogere waarden zijn bijgewerkt (artikel 6, eerste en tweede lid).

Gehanteerde rekenmethode

151. [appellant sub 29] zet vraagtekens bij de berekeningen in de geluidrapporten. Hij vraagt zich af of deze wel volgens Standaardrekenmethode 2 (hierna: SRM2) zijn uitgevoerd, omdat de uitkomsten van de geluidberekeningen voor de woningen Hazenpad 3 en Hazenpad 3-1 gelijk zijn. Volgens [appellant sub 29] dienen de uitkomsten tussen SRM1 en SRM2 te verschillen wanneer sprake is van bebouwing. Hij wijst erop dat de uitkomsten in de rapporten niet verschillen, terwijl

er wel sprake is van bebouwing.

151.1. In hoofdstuk 3 van het Hoofdrapport staat dat het geluidonderzoek is uitgevoerd volgens de SRM2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (hierna: RMG 2012), bijlage III. In het Deelrapport specifiek staat dat daarbij gebruik is gemaakt van het software pakket Geomilieu, versie 4.3. Dit pakket voldoet volgens het Deelrapport specifiek aan de SRM2 van het RMG 2012, bijlage III. Dit is in overeenstemming met artikel 6.7, eerste en tweede lid en artikel 3.2, eerste lid van het RMG 2012.

151.2. In hetgeen [appellant sub 29] naar voren heeft gebracht, ziet de Afdeling geen aanleiding te twifelen aan hetgeen in hoofdstuk 3 van het Hoofdrapport is opgenomen, namelijk dat de geluidbelasting voor de desbetreffende woningen is berekend met SRM2 van het RMG 2012. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat uit het Deelrapport specifiek naar voren komt dat de uitkomsten voor de woningen Hazenpad 3 en 31 (zoals de andere woning aan het Hazenpad is aangeduid) van elkaar verschillen, anders dan [appellant sub 29] stelt. Zo bedraagt het huidige Lden GPP voor de woning Hazenpad 31 64 dB en voor de woning Hazenpad 3 65 dB. De woning Hazenpad 31 wordt afgeschermd door bebouwing, waardoor de uitkomst iets lager is. De toekomstige geluidbelasting met eindmaatregelen bedraagt voor de woning Hazenpad 31 62 dB en voor de woning Hazenpad 3 63 dB.

Uitgangspunten beoordeling tracé

152. [appellant sub 3], [appellant sub 6], [appellant sub 18], [appellant sub 29], Stichting Milieuvrienden Duiven, [appellant sub 34], [appellant sub 36], [appellant sub 37], Strijdbaar Angeren en anderen, en [appellant sub 44] hebben beroepsgronden aangevoerd over de in het geluidmodel/geluidonderzoek gehanteerde uitgangspunten.

153. [appellant sub 3] stelt dat in de geluidberekeningen onvoldoende rekening is gehouden met de slijtage van ZOAB. Er is weliswaar rekening gehouden met een gemiddelde geluidemissie gedurende de levensduur, maar dat acht [appellant sub 3] onvoldoende.

[appellanten sub 14] stellen dat in het geluidonderzoek de lassen in het wegdek - als gevolg van viaduct en brug - ten onrechte niet zijn betrokken in de geluidberekeningen.

Strijdbaar Angeren en anderen stellen dat ten onrechte is uitgegaan van de gemiddelde geluidreductie van ZOAB.

153.1. In paragraaf 2.5.4 van het Deelrapport algemeen staat dat bij de modellering van de weg rekening wordt gehouden met de totale breedte van de rijbanen en met het aantal rijstroken. Ook situaties met rijstroken die slechts gedurende een deel van het etmaal in gebruik zijn, zoals spits- en bufferstroken worden in het rekenmodel gebracht. Bij de vraag of de weg met geopende of gesloten spits/bufferstrook moet worden gemodelleerd, wordt in beginsel uitgegaan van de situatie die tot de hoogste geluidbelasting op geluidgevoelige objecten leidt, een zogenoemd worstcasescenario.

In paragraaf 2.5.5 staat:

"Modellering brongegevens: wegdekverharding

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

De parameters die de geluidsafstraling van wegdektypen bepalen worden ontleend aan de CROW-

publicatie 316 'De wegdekcorrectie voor geluid van wegverkeer 2012', inclusief de aanvullingen daarop die de CROW periodiek publiceert op de Internetsite www.stillerverkeer.nl."

153.2. Uit artikel 1.2 van het RMG 2012, gelezen in samenhang met paragraaf 4 van hoofdstuk 1 van bijlage I, volgt dat voor de onderbouwing van de wegdekcorrectie en de parameters voor de geluidafstraling van wegdektypen, en daarmee ook de voegovergangen, in het akoestisch onderzoek verwezen mag worden naar een algemeen toegankelijke bron. In dit geval zijn de parameters van de wegdekverharding ontleend aan de CROW-publicatie "De wegdekcorrectie voor geluid van wegverkeer 2012" met nr. 316. Deze CROW-publicatie is door een ieder te bestellen bij het CROW en is daarmee algemeen toegankelijk. Blijkens paragraaf 4.4 van bijlage III van het RMG 2012 wordt bij de modellering van de weg ook rekening gehouden met een verouderingscorrectie. Daarom ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat bij de modellering van de wegdekverharding onvoldoende rekening is gehouden met de slijtage van stil asfalt.

Uit het Deelrapport algemeen komt naar voren dat voor de modellering van de weg is uitgegaan van een situatie die tot de hoogste geluidbelasting leidt, een zogenoemd worstcasescenario. Daarom bestaat geen grond voor het oordeel dat bij de modellering van de wegdekverharding onvoldoende rekening is gehouden met voegovergangen in de weg. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de minister heeft gesteld dat voor alle voegovergangen in het tracé geluidarme voegovergangen in combinatie met tweelaags ZOAB zullen worden toegepast, overeenkomstig algemene richtlijnen van Rijkswaterstaat om daarmee de geluidhinder zoveel mogelijk te beperken. Deze eisen worden aan alle gegadigden als contracteis meegegeven en zijn opgenomen in de Werkwijzer aanleg van Rijkswaterstaat als Technisch Document Geluideisen voegovergangen RTD 1007-3.

153.3. De betogen falen.

154. [appellant sub 6] stelt dat in de geluidonderzoeken geen rekening is gehouden met de geluidoverdracht tussen de woning en de snelweg.

[appellant sub 18] stelt dat in de onderzoeken geen rekening is gehouden met de minimale afstand die overblijft tussen de woning en de snelweg als gevolg van het doortrekken van de A12/A15. Bovendien reflecteert het geluid tegen het bestaande geluidscherm langs de spoorlijn van de Betuweroute. Volgens [appellant sub 18] is niet duidelijk of daarmee rekening is gehouden. En voor zover de minister beweert dat daar wel rekening mee is gehouden, kan hij dat niet nagaan.

Stichting Milieuvrienden Duiven stelt dat weinig rekening is gehouden met heersende windrichtingen en voor zover de minister beweert dat daar wel rekening mee is gehouden, kan zij dat niet nagaan.

[appellant sub 29] zet vraagtekens bij de in de berekeningen gehanteerde uitgangspunten. De afstand tot zijn woning is 104,5 m en wordt in de toekomst 97,5 m. Op het deel van de A12 in de nabijheid van zijn woning - hij woont tegenover de referentiepunten 146.300-146.400 - wordt volgens hem dichtasfaltbeton (DAB) als wegdekverharding aangebracht en geen ZOAB. Het verschil tussen DAB en tweelaags ZOAB bedraagt 5 dB. De geluidbelasting bij zijn woning zal daarom hoger zijn dan nu is berekend, aldus [appellant sub 29].

[appellant sub 34] stelt dat in de geluidonderzoeken van een onjuiste modellering van de huidige A15 is uitgegaan, waarbij wordt gewezen op figuur 5 van bijlage 2 van het geluidonderzoek en stelt dat bij het deel tussen knooppunt Ressen en Bemmelen in de huidige situatie geen snelweg ligt, maar een eenbaansweg waarvoor een snelheidslimiet van 80 km per uur geldt.

[appellant sub 44] voert aan dat onvoldoende rekening is gehouden met de hoogteligging van de

snelweg, waardoor de uitkomst van de geluidberekening hoger zal zijn. Voorts is onvoldoende rekening gehouden met de reflectie van geluid tegen de bestaande geluidschermen. [appellant sub 44] stelt dat alle geluidberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van een computermodel en dat de uitkomsten daarvan geen goede weergave zijn van de werkelijkheid.

154.1. In hoofdstuk 3 van het Deelrapport specifiek staat dat als basis voor het akoestisch rekenmodel van de wegen de bronbestanden zijn gebruikt zoals vermeld in tabel 1 in paragraaf 2.2.

In hoofdstuk 2, paragraaf 2.2, van het Deelrapport specifiek is vermeld welke bestanden met uitgangspunten zijn gehanteerd bij het berekenen van de geluidbelasting op de woningen. Zo is voor het bepalen van de wegligging en de weghoogte gebruik gemaakt van het ontwerp van juli 2016 "dwm TB VIA15 A15 A12_3D_20160721 Smalle tunnelbakken.dwg". Voor het bepalen van de ligging van de panden, het bepalen van de adressen en de bestemmingen is gebruik gemaakt van de BAG van februari 2018 en inventarisaties Globespotter/Streetview van het Kadaster.

In paragraaf 2.3 van het Deelrapport specifiek staat dat de modellen zijn geactualiseerd voor het wijzigingsbesluit. Dit betreft onder meer recente hoogtedata uit het Digitaal Topografisch Bestand en de actuele BAG, aangevuld met recente gegevens uit Streetview en StreetSmart.

In paragraaf 2.5 van het Deelrapport algemeen staat dat in het rekenmodel met alle factoren rekening is gehouden die volgens het RMG 2012, bijlage III, van belang zijn. Dat gebeurt aan de hand van de hoofdformule voor de berekening van het equivalente geluidniveau. In die formule wordt rekening gehouden met omstandigheden die de verspreiding van geluid beïnvloeden. Zo wordt onder meer rekening gehouden met de optrektoeslag. Deze is volgens het Deelrapport algemeen alleen van toepassing wanneer binnen 150 m van de ontvanger een met verkeerslichten geregelde kruising ligt, of wanneer binnen 100 m van de ontvanger een situatie aanwezig is die de snelheid van het verkeer sterk beperkt, zoals een verkeersdrempel. Voorts wordt rekening gehouden met de meteorocorrectie. De formules voor de verspreiding van het geluid gaan uit van meewind van de bron naar de ontvanger. Wanneer daar geen sprake van is, wordt daarvoor een correctie bepaald. Wanneer de ontvanger op korte afstand van de bron ligt, is deze correctie nul. Verder wordt ook rekening gehouden met schermwerking - het effect van afschermdende gebouwen of voorzieningen (geluidschermen of -wallen) - en de absorptiecorrectie bij reflectie.

154.2. Uit artikel 7, tabel 5, van het tracébesluit volgt dat tegenover de woning van [appellant sub 29] op de A12 tweelaags ZOAB wordt aangebracht. In zoverre mist het betoog van [appellant sub 29] feitelijke grondslag.

154.3. In hoofdstuk 1, paragraaf 2 en 3, van bijlage I bij het RMG 2012 zijn vereisten voor de toegepaste rekenmethode vermeld en worden de inhoudelijke gegevens vermeld die in een akoestisch rapport moeten zijn opgenomen. Dit betreffen:

- Indien een rekenmethode is toegepast, vermeldt het rapport alle gegevens die in de berekening zijn ingevoerd en indien het emissieregister of het geluidregister is geraadpleegd, ook de datum waarop dit is gebeurd c.q. het versienummer van het gebruikte bestand.
- Een of meer kaarten en/of tekeningen op een zodanige schaal dat daarmee een duidelijk beeld wordt gegeven van bestaande en/of geprojecteerde (spoor)weggedeelten, industrieterreinen en woningen, andere al dan niet geluidgevoelige gebouwen alsmede geluidgevoelige terreinen dan wel geluidgevoelige objecten, waarop het akoestisch onderzoek betrekking heeft.
- De waarneempunten.
- De situering, akoestisch relevante dimensies en de aard van de doorgerekende

geluidafschermdende maatregelen, zowel op oorspronkelijk kaartmateriaal als in de vorm van de geschematiseerde computerinvoer.

- De situering, akoestisch relevante dimensies en de aard van de overige geluidreflecterende en -afschermdende objecten of constructies.

- De scheidingslijn(en) tussen akoestisch harde en zachte bodemvlakken, met een aanduiding van de aard van de bodem.

- In akoestisch gecompliceerde situaties maakt een grafische weergave van de bij de (computer-) berekeningen gehanteerde geometrische invoergegevens onderdeel uit van de rapportage.

154.4. In de geluidrapporten staat dat SRM2 is toegepast en in het Deelrapport specifiek zijn de invoergegevens voor het geluidmodel gedetailleerd beschreven.

Bij de geluidrapporten is een groot aantal kaarten en gegevens verstrekt waarbij onder meer op bijlage A bij het Deelrapport specifiek op kaartblad 2 een overzicht van verhardingen, op kaartblad 3 een overzicht van gehanteerde snelheden en op kaartblad 4 een overzicht van de maatregelen is weergegeven. Op kaartblad 5 is schematisch het geluidmodel aangegeven voor de toekomstige situatie met het project. Hierop zijn onder meer de geluidgevoelige objecten, overige bebouwing, rekenpunten, spoor, en dergelijke weergegeven. In het Deelrapport specifiek staat dat als geïnteresseerden meer informatie wensen over de opbouw en de inhoud van het geluidmodel zij contact kunnen opnemen met Rijkswaterstaat. Gelet op de hiervoor weergegeven passages uit het Deelrapport specifiek waarin de gehanteerde bronbestanden staan vermeld en op de bij de geluidrapporten overgelegde kaarten en gegevens, ziet de Afdeling geen aanleiding eraan te twifelen dat bij het berekenen van de geluidbelasting is uitgegaan van een juiste modellering van de huidige en toekomstige ligging van wegen en dat ter plaatse van de woning van [appellant sub 29] is uitgegaan van een juiste locatie van de woning ten opzichte van de huidige weg en de toekomstige verbrede weg en van de juiste afstanden tussen de woning van [appellant sub 18] en de weg.

Voorts ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister bij de berekeningen niet heeft mogen uitgaan van de in het akoestisch onderzoek vermelde factoren, zoals onder meer de akoestische effecten die het gevolg zijn van windrichting en reflecties, die de geluidbelasting op de gevel van woningen vanwege het tracé kunnen beïnvloeden. Met hun niet nader geconcretiseerde stellingen hebben [appellant sub 6], [appellant sub 18], Stichting Milieuvrienden Duiven, [appellant sub 34] en [appellant sub 44] niet aannemelijk gemaakt dat deze factoren, ook voor zover SRM2 daarvoor in parameters voorziet, niet op juiste wijze in de uitgevoerde berekeningen zijn betrokken. Hierbij merkt de Afdeling nog op voor zover er onduidelijkheid bestond, appellanten een afspraak hadden kunnen maken met Rijkswaterstaat om nader inzicht te verkrijgen.

154.5. Wat betreft de beroepsgrond van [appellant sub 34] over de modellering van de huidige A15 ziet de Afdeling geen aanleiding te twifelen aan de juistheid van de mededeling van de minister dat voor het bestaande deel van de A15 tussen knooppunt Ressen en Bemmelen in de modellen is uitgegaan van het huidige wegprofiel en van een snelheid van 80 km per uur.

155. [appellant sub 37] stelt dat in het geluidmodel van onjuiste uitgangspunten, dan wel onvolledige informatie, is uitgegaan. Zo is de reflectie voor te plaatsen zonnepanelen tussen zijn woning en de A15 ten onrechte niet betrokken bij de berekeningen. Daarvoor is onlangs een vergunning verleend.

Op 15 april 2020 heeft [appellant sub 37] de door AV Consulting B.V. opgestelde memo "geluidsbelasting verbreding A15 en cumulatie" van 10 april 2020 (hierna: AV-memo) overgelegd. Hij betoogt dat een goede ruimtelijke ontwikkeling vraagt dat 10 jaar vooruit wordt gekeken en dat alle toekomstige ontwikkelingen in zijn woonomgeving bij de beoordeling van geluid dienen te

worden betrokken, omdat die meer verkeer zullen genereren. In de berekeningen in de AV-memo is daarom rekening gehouden met geplande ruimtelijke ontwikkelingen zoals de ontwikkeling van bedrijventerrein De Grift, de te realiseren Railterminal Gelderland en distributiepark 15. [appellant sub 37] stelt dat daar in de berekeningen in de geluidrapporten ten onrechte geen rekening mee is gehouden.

155.1. De Afdeling stelt vast dat de omgevingsvergunning voor het realiseren van zonnepanelen, waar [appellant sub 37] naar verwijst, dateert van na de vaststelling van het tracébesluit en het wijzigingsbesluit, zodat de minister ten tijde van de vaststelling daarmee geen rekening kon houden.

155.2. In de geluidrapporten is voor het project ViA15 het prognosejaar 2033 gehanteerd. Dit is tien jaar na afronding van de werkzaamheden voor dit project. De verkeersintensiteiten die voor dat jaar zijn voorspeld, zijn in de berekening van de toekomstige geluidbelastingen meegenomen, aldus het Hoofdrapport. In het Deelrapport specifiek staat dat voor de verkeersprognoses is uitgegaan van verrijkte gegevens uit het NRM2017. In deze prognoses is rekening gehouden met omvang en leeftijdsopbouw van de bevolking, de ruimtelijke spreiding van wonen en werken en de economische ontwikkeling in een gebied.

In paragraaf 3.7 van het Deelrapport specifiek staat dat als sprake is van een onherroepelijk besluit voor het realiseren van nieuwe bebouwing, deze bebouwing is betrokken in het geluidmodel, omdat deze vanwege haar ligging van invloed is op de geluidbelasting in haar omgeving. Het omgevingsmodel met de geluidgevoelige en niet geluidgevoelige objecten is opgebouwd uit de gegevens van de BAG en het bestand Adrescoördinaten Nederland, versie februari 2018. Hierin zijn ook de objecten opgenomen die nog niet zijn gerealiseerd, maar waarvoor wel een bouwvergunning is verleend. Voor het bestemmingsplan Kerkwijk in Didam geldt dat na februari 2018 de verleende bouwvergunningen zijn opgenomen in het BAG. Voor de bebouwing in deze wijk is een actualisatie uitgevoerd met het BAG uit juli 2018.

Op kaartblad 5 van bijlage A bij het Deelrapport specifiek is het geluidmodel schematisch aangegeven voor de toekomstige situatie met het project. Hierop zijn onder meer de geluidgevoelige objecten, overige bebouwing, rekenpunten, spoor, e.d. weergegeven. Geïnteresseerden die meer informatie wensen over de opbouw en inhoud van het akoestisch rekenmodel, kunnen contact opnemen met Rijkswaterstaat, aldus het Deelrapport specifiek. Daarvoor zijn een telefoonnummer en e-mailadres opgenomen.

155.3. De stelling van [appellant sub 37] dat in de geluidberekeningen geen rekening is gehouden met toekomstige ontwikkelingen mist feitelijke grondslag. Uit het voorgaande volgt dat een prognose is gemaakt voor het jaar 2033 en dat de toekomstige ontwikkelingen zijn verdisconteerd in de verschillende scenario's waarop de prognose van de verkeerscijfers zijn gebaseerd. [appellant sub 37] heeft geen feiten of omstandigheden aangevoerd die doen twijfelen aan de representativiteit van de in het NRM 2017 gehanteerde uitgangspunten voor toekomstige verkeersontwikkelingen.

156. Strijdbaar Angeren en anderen stellen dat in de geluidrapporten ter hoogte van Angeren, tussen de aansluitingen Bommel en Duiven/Zevenaar is gerekend met een maximum snelheid van 120 km per uur, terwijl straks 130 km per uur is toegestaan. Zij wijzen daartoe op paragraaf 2.5.3 van het Deelrapport algemeen.

156.1. In het Deelrapport specifiek staat dat op de boog Bommel-Arnhem voor de registersituatie niet is uitgegaan van de snelheid zoals blijkt uit de bordplaatsing, maar van de snelheid in het register zoals opgenomen in het register van eind 2016. De snelheden in het register liggen hier lager dan de snelheden overeenkomstig de bordplaatsing. De verschillen ten gevolge van de projectsituatie worden zo worst-case meegenomen.

In de geluidmodellen is voor de toekomstige situatie rekening gehouden met maximumsnelheden zoals weergegeven in tabel 6 in paragraaf 2.8 van het Deelrapport specifiek. Daar staat dat voor de toekomstige situatie voor de aansluiting Bommel en de aansluiting Duiven/Zevenaar is uitgegaan van 130 km per uur. In het Deelrapport algemeen is beschreven hoe de maximumsnelheid op een wegvak in het akoestisch rekenmodel is vertaald naar de gehanteerde rijsnelheid voor de verschillende categorieën motorvoertuigen. De maximumsnelheden zijn weergegeven op kaartblad 3. Daar waar dynamische snelheden gaan gelden is in de berekeningen de hoogste maximumsnelheid gehanteerd voor het gehele etmaal, aldus het Deelrapport specifiek.

In paragraaf 2.5.3 van het Deelrapport algemeen staat dat voor de berekening van de toekomstige geluidbelastingen na aanleg of wijziging van de weg representatieve rijsnelheden worden gehanteerd die afhankelijk zijn van de toekomstige maximumsnelheid. In de Handleiding Akoestisch Onderzoek Wegverkeer is deze afhankelijkheid aangegeven. Zo wordt bij een maximumsnelheid van 130 km per uur een representatieve snelheid van 121 km per uur ingevoerd voor lichte motorvoertuigen, 100 km per uur voor middelzware motorvoertuigen en 90 km per uur voor zware motorvoertuigen.

156.2. Uit de hiervoor weergegeven passages komt naar voren dat voor de toekomstige situatie is gerekend met een maximumsnelheid van 130 km per uur, zodat de beroepsgrond in zoverre feitelijke grondslag mist. Strijdbaar Angeren en anderen hebben verder geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de manier waarop de voertuigsnelheden zijn gemodelleerd zoals beschreven in paragraaf 2.5.3 van het Deelrapport algemeen. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat in de geluidrapporten van een onjuiste modellering van de voertuigsnelheden is uitgegaan.

Uitgangspunten beoordeling onderliggend wegennet

157. [appellant sub 1], [appellant sub 7], [appellant sub 11], [appellant sub 12], [appellant sub 13], [appellant sub 16], [appellant sub 22], [appellant sub 24], [appellante sub 26], [appellant sub 35], [appellant sub 36] en [appellante sub 39] hebben beroepsgronden aangevoerd tegen het door de minister gehanteerde Rapport onderliggend wegennet. Zij stellen dat daarin voor de N810 ten onrechte is uitgegaan van een bestaande weg, terwijl delen van de N810 worden verlegd. De geluidberekeningen dienen daarom volgens hen op basis van het uitgangspunt van de aanleg van een nieuwe weg te worden uitgevoerd. Daarvoor dienen lagere geluidnormen te worden gehanteerd. Bovendien is volgens hen in de berekeningen ten onrechte geen optrekcorrectie voor optrekkend en afremmend verkeer toegepast, terwijl dit in het geval van een nieuwe weg wel dient te gebeuren, aldus deze appellanten.

157.1. Het tracébesluit voorziet in artikel 3, tabel 3, in een aantal infrastructurele voorzieningen en maatregelen voor en bij de N810. Zo staat in die tabel onder meer:

"Het realiseren van aansluiting 40 Duiven/Zevenaar op de A15, inclusief capaciteitsuitbreiding van de N810 ter hoogte van de aansluiting naar 2x2 rijstroken (inclusief opstelstroken) over een lengte van totaal 900 m; het realiseren van een kruising N810 met fietspad bovenlangs de A25; Het realiseren van een kruising Helhoek/Helstraat onderlangs de N810 en het aanpassen van erftoegangswegen, fietsverbindingen en andere weginfrastructuur ter plaatse van de nieuwe aansluiting 40 Duiven/Zevenaar, de N810 en Helhoek/Helstraat."

157.2. Artikel 8, tweede lid, van het tracébesluit luidt:

"Vanwege de volgens dit tracébesluit aan te leggen en te wijzigen provinciale en gemeentelijke wegen, die van het hoofdwegennet geen onderdeel uitmaken, zijn op grond van artikel 104a van de Wet geluidhinder, 20 hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen vastgesteld, zoals opgenomen in bijlage B."

157.3. In paragraaf 1.1 van het Rapport onderliggend wegennet staat dat vanwege de aanleg van de A15 op diverse locaties het onderliggende wegennet wordt aangepast. Het gaat hierbij om aanpassingen aan het onderliggende wegennet om het verkeer van en naar de rijkswegen goed te verwerken of om nieuw aan te leggen kruisingen van een bestaande weg met de rijksweg. Deze wijzigingen dienen te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. Zo dient te worden onderzocht of als gevolg van de wijzigingen aan de wegvakken en de verandering van de verkeersintensiteit, de geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten langs deze wegvakken met 2 dB of meer toeneemt. Er is dan sprake van "reconstructie" in de zin van de Wet geluidhinder.

In het Rapport onderliggend wegennet staat dat uit onderzoek is gebleken dat bij de N810/Arnhemseweg sprake is van een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder. Dit betekent dat er sprake is van een fysieke wijziging aan de weg en dat als gevolg van die wijziging en de verwachte groei van het verkeer in de eerste tien jaar na de wijziging sprake is van een toename van de geluidbelasting ten opzichte van de toetswaarde met afgerond 2 dB of meer, aldus het Rapport onderliggend wegennet.

157.4. De Afdeling stelt vast dat uit de resultaten van de berekeningen in bijlage 2d van het Rapport onderliggend wegennet naar voren komt dat bij een aantal woningen de geluidbelasting in de toekomst met 2 dB of meer toeneemt. Dit betekent dat de minister bij de geluidberekeningen voor de N810 terecht is uitgegaan van een reconstructie van een weg als bedoeld in de Wet geluidhinder en niet, zoals appellanten stellen, van de aanleg van een nieuwe weg.

157.5. In paragraaf 3.9 van het Rapport onderliggend wegennet staat dat de optrektoeslag een correctieterm is voor de extra geluidemissie bij het afremmen en optrekken van het verkeer door de aanwezigheid van een kruispunt of een situatie die de gemiddelde snelheid van het verkeer sterk beperkt. De optrektoeslag mag alleen worden toegepast als ten gevolge van deze snelheidsbeperkende maatregel de gemiddelde snelheid van de motorvoertuigen ten minste wordt gehalveerd. De optrektoeslag is alleen van toepassing op middelzware en zware motorvoertuigen. In het RMG 2012 wordt de optrektoeslag onderscheiden in een kruispunt- en een obstakeltoeslag.

Een kruispunttoeslag wordt alleen in rekening gebracht als het gaat om met verkeerslichten geregelde kruispunten. Er zijn kruispunttoeslagen gehanteerd voor de kruispunten van de Hengelderweg, N839 en de N810/Arnhemseweg waarbij sprake is van verkeersregelinstanties. Daarnaast is op alle rotondes waar de snelheid ten minste wordt gehalveerd een obstakeltoeslag toegepast. De snelheid waarmee op de rotondes in het rekenmodel is gerekend, is 30 km/u. Dit is de minimale snelheid waarmee met het rekenmodel kan worden gerekend, aldus het Rapport onderliggend wegennet.

157.6. In paragraaf 2.5 van het Rapport onderliggend wegennet staat dat de berekeningen voor het bepalen van de geluidbelasting zijn uitgevoerd met SRM2 van het RMG 2012, bijlage III.

Het RMG 2012 voorziet in 2.5 en 2.5.1 van bijlage III in parameters voor een optrektoeslag en een kruispunttoeslag. Gelet op de hiervoor weergegeven passages in het Rapport onderliggend wegennet zijn deze factoren betrokken in de uitgevoerde berekeningen. In zoverre mist de beroepsgrond feitelijke grondslag.

158. [appellant sub 18] en [appellant sub 6] stellen dat de doortrekking van het viaduct aan de Schralewidsestraat zal leiden tot een klankkast-effect. Dit is ten onrechte niet betrokken in het geluidonderzoek. Zij wensen alsnog onderzoek op dit punt.

158.1. In het Rapport onderliggend wegennet staat dat de ligging van de onderzochte wegen is ontleend aan het wegontwerp van het tracébesluit: Ontwerp 'dwm TB VIA15 A15 A12_3D_20160721 Smalle tunnelbakken.dwg' en bijbehorende bestanden d.d. 21 juli 2016. Het

door [appellant sub 18] en [appellant sub 6] bedoelde viaduct maakt deel uit van dit ontwerp. Dit betekent dat bij de geluidberekeningen, anders dan [appellant sub 18] en [appellant sub 6] menen, wel degelijk is uitgegaan van het (verlengde) viaduct aan de Schraleweidsestraat.

Zoals de Afdeling hiervoor onder 154.1 en verder heeft overwogen, wordt in het rekenmodel SRM2 rekening gehouden met reflecties van schermen en bebouwing.

Dit betoog mist feitelijke grondslag.

159. Strijdbaar Angeren en anderen stellen dat een gedeelte van de A15 een nieuwe weg is en maken er bezwaar tegen dat het tracébesluit leidt tot overschrijding van de toetswaarde van 50 dB op 71 woningen. Juist bij een nieuwe weg dient de minister door het treffen van maatregelen ervoor zorg te dragen dat er geen overschrijdingen van toetswaarden zal plaatsvinden, aldus Strijdbaar Angeren en anderen.

159.1. De minister stelt dat de overschrijding van de voorkeurswaarde van 50 dB op 71 woningen niet alleen de woningen langs het nieuwe gedeelte van de A15 betreft, maar de woningen in het gehele onderzoeksgebied. Dit betreft dus ook woningen waarvoor reeds een hogere waarde is toegestaan dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Dat neemt niet weg dat er veel aandacht is geweest voor beperking van de geluidhinder en er ook bovendoelmatige maatregelen worden getroffen, zoals een (half)verdiepte ligging en grondwallen met aanvullende geluidschermen.

159.2. De Afdeling wijst erop dat de uitkomsten zijn gebaseerd op het akoestisch onderzoek dat de minister heeft uitgevoerd. Daarin is beoordeeld wat de geluidbelastingen van geluidgevoelige objecten zoals woningen zullen zijn vanwege het verkeer op het tracé en welke geluidbeperkende maatregelen in dat verband moeten worden getroffen. Deze beoordeling is - zoals hiervoor reeds is overwogen - uitgevoerd aan de hand van de voorschriften in titel 11.3 van de Wet milieubeheer en de daarop gebaseerde regelgeving. De wet kent geen verplichting om daarbij bij een nieuwe weg ervoor zorg te dragen dat er geen overschrijdingen van de toetswaarden worden toegestaan, zoals Strijdbaar Angeren en anderen wensen. Strijdbaar Angeren en anderen hebben geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de wijze waarop de minister de berekeningen en de beoordeling van maatregelen heeft uitgevoerd. In zoverre ziet de Afdeling geen aanleiding de uitkomsten van de berekeningen onjuist en de beoordeling van de maatregelen onredelijk te achten.

Maatregelafweging - algemeen

160. Buurtvereniging Leefbaar Reeth stelt onder verwijzing naar het rapport "Metingen wegverkeerslawaai te Elst/Reethsestraat 9 en Ressen/ Hoeksehofstraat 6, d.d. 13 november 2016 t/m 1 december 2016" van 9 juni 2017 (hierna: rapport Metingen wegverkeerslawaai) dat de resultaten van feitelijke metingen niet overeenkomen met de berekeningen in het geluidrapport en die resultaten nu al hoger zijn dan de geldende voorkeurswaarde. In het geluidrapport staat weliswaar dat het geluidplafond wordt verlaagd van 54 dB naar 52 dB door het toepassen van tweelaags ZOAB, maar zij zetten daar vraagtekens bij. Zij wensen extra maatregelen, zodat de geluidbelasting onder de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB blijft.

160.1. De minister stelt dat het rapport Metingen wegverkeerslawaai geen deel uitmaakt van het tracébesluit. In dit rapport is de cumulatieve geluidbelasting gedurende een willekeurige periode geregistreerd, terwijl voor de berekeningen ten behoeve van het geluidonderzoek voor het tracébesluit in beginsel is uitgegaan van de gemiddelde situatie van uitsluitend de A15 inclusief geluidbeperkende maatregelen. De berekeningen zijn gebaseerd op de hoeveelheid verkeer in de toekomstige situatie, in dit geval het jaar 2033. De gemeten waarde kan daarom niet worden vergeleken met de in de geluidrapporten berekende waarden.

160.2. De Afdeling ziet in hetgeen Buurtvereniging Leefbaar Reeth heeft aangevoerd geen

aanknopingspunten voor het oordeel dat de wijze waarop de minister de geluidberekeningen voor de toekomstige situatie heeft uitgevoerd niet correct zijn. Aan de resultaten van feitelijke metingen komt geen beslissende betekenis toe. Hierbij wijst de Afdeling in de eerste plaats erop 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 alleen kan worden beoordeeld aan de hand van een geluidmodel. Bovendien moet worden geconstateerd dat die meting geen rekening houdt met de geluidbeperkende maatregelen die zullen worden getroffen. Ook aan de opmerking van Buurtvereniging Leefbaar Reeth dat op een bepaald referentiepunt het "geluidplafond" wordt verlaagd van 54 dB naar 52 dB, gaat de Afdeling voorbij nu Buurtvereniging Leefbaar Reeth heeft nagelaten de locatie te noemen. Nu Buurtvereniging Leefbaar Reeth overigens geen concrete bezwaren tegen de wijze van berekening van de geluidbelasting en de maatregelafweging naar voren gebracht, ziet de Afdeling geen aanleiding om de conclusies in het Deelrapport specifiek ten aanzien van de woningen aan de Reethsestraat onjuist te achten.

161. [appellant sub 12], [appellant sub 16], [appellant sub 22], [appellant sub 32] en [appellant sub 35] stellen dat het wijzigingsbesluit is gebaseerd op nieuw geluidonderzoek. Op basis daarvan worden extra geluidschermen geplaatst, maar bij de clusters 12a, 18 en 22 worden geen (extra) geluidschermen geplaatst, omdat hiervoor te weinig reductiepunten beschikbaar zijn. De reductiepunten die over waren gaan nu verloren. Zij pleiten ervoor die reductiepunten niet verloren te laten gaan, maar alsnog in te zetten voor het plaatsen van geluidschermen ter plaatse van de woningen dichtbij het tracé en indien het plaatsen van een geluidscherm niet mogelijk is, pleiten zij voor het verhogen van de grondwal.

161.1. Uit artikel 31, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer in samenhang gelezen met artikel 11 van de Regeling geluid milieubeheer komt naar voren dat de reductiepunten worden bepaald aan de hand van bepaalde randvoorwaarden en behoren bij het cluster waar de maatregel voor is bedoeld. Dat betekent dat reductiepunten zijn gekoppeld aan een bepaald cluster.

161.2. De Afdeling stelt vast dat de door appellanten voorgestelde wijze om de maatregelpunten behorend bij een bepaald cluster in te zetten voor een ander cluster niet in overeenstemming is met de systematiek van de Wet milieubeheer, in samenhang gelezen met het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. In zoverre bestaat er geen aanleiding het standpunt van de minister dat voor de clusters 12a, 18 en 22 geen doelmatige aanvullende schermmaatregelen kunnen worden getroffen, onredelijk te achten. Het betoog faalt.

Cumulatie van geluid

162. [appellant sub 7], [appellant sub 6], [appellant sub 12], [appellant sub 13], [appellant sub 18], [appellant sub 22], [appellant sub 24], [appellante sub 26], [appellant sub 27], Stichting Milieuvrienden Duiven, [appellant sub 35], [appellant sub 36], [appellant sub 37], Strijdbaar Angeren en anderen en [appellant sub 44] hebben beroepsgronden aangevoerd over de cumulatie van geluid.

163. [appellant sub 6] en [appellant sub 18] stellen dat de cumulatieve en werkelijke geluidwaarden als gevolg van de Betuwelijn in combinatie met de uitvoeringswerkzaamheden van de snelweg A15 en het aanleggen van de brug over het Pannerdensch Kanaal zal leiden tot een onaanvaardbare (piek)geluidbelasting. Zij wensen daarom nader onderzoek.

163.1. In bijlage B1 bij het Hoofdrapport - cumulatieve geluidbelasting bij objecten, die voor onderzoek naar de binnenwaarde in aanmerking komen - is de cumulatie van de verschillende geluidbronnen voor de woningen [locatie 20] en [locatie 22] inzichtelijk gemaakt.

Voor de woning [locatie 20] geldt dat de cumulatieve geluidbelasting, na te treffen maatregelen, 52 dB zal bedragen. De bijdrage van de afzonderlijke geluidbronnen is eveneens inzichtelijk

gemaakt:

- de bijdrage van het hoofdwegennet is 52 dB;
- de bijdrage van het onderliggende wegennet (exclusief aftrek ingevolge artikel 110g Wet geluidhinder) is 36 dB;
- de bijdrage van het spoor is 47 dB;
- en de bijdrage van de scheepvaart is 20 dB.

Voor de woning [locatie 22] geldt dat de toekomstige geluidbelasting zonder maatregelen 66 dB bedraagt. De toekomstige geluidbelasting - inclusief te treffen maatregelen - bedraagt 62 dB. De toekomstige cumulatieve geluidbelasting - inclusief te treffen maatregelen - bedraagt eveneens 62 dB. De bijdrage van de afzonderlijke geluidbronnen is ook inzichtelijk gemaakt:

- bijdrage van het hoofdwegennet is 62 dB;
- de bijdrage van het onderliggende wegennet is 40 dB (zonder aftrek);
- de bijdrage van het spoor is 53 dB (omgerekend 49 dB);
- de bijdrage van de scheepvaart is 25 dB.

163.2. Voor zover [appellant sub 6] en [appellant sub 18] stellen dat de cumulatieve geluidbelasting als gevolg van het aanleggen van de A15 en de geluidhinder als gevolg van het aanleggen van de brug over het Pannerdensch Kanaal tot een onaanvaardbare piekbelasting zal leiden, overweegt de Afdeling dat in artikel 15 van de Regeling geluid milieubeheer categorieën zijn aangewezen waar in het geval van cumulatie rekening mee moet worden gehouden. In artikel 15 van de Regeling geluid milieubeheer worden uitvoeringswerkzaamheden zoals het realiseren van een weg en de aanleg van een brug niet aangewezen als geluidbron als bedoeld in artikel 11.30, vijfde lid, van de Wet milieubeheer. Er bestaat dan ook geen grond om de minister gehouden te achten een nader onderzoek te laten doen als door [appellant sub 6] en [appellant sub 18] gewenst.

De betogen falen.

164. [appellant sub 7], [appellant sub 12], [appellant sub 13], [appellant sub 22], [appellant sub 24], [appellante sub 26], [appellant sub 35] en [appellant sub 36] stellen dat de gevolgen voor de geluidbelasting vanwege de kruising van het bestaande spoorwegtracé Arnhem-Zevenaar met de nieuwe snelweg A15 ten onrechte niet inzichtelijk zijn gemaakt. Zij wijzen in het licht van de constructie van de tunnel - een onderliggende snelweg in een tunnelbak, voorzien van een deksel waarin zich een opening bevindt - op het geluidversterkende effect van een passerende trein over een tunnelbak. Dit is volgens hen onvoldoende onderzocht.

164.1. Uit het Deelrapport specifiek blijkt dat onderzoek is gedaan naar de cumulatie van geluid in de omgeving Helhoek. Op p. 79 van het Deelrapport specifiek staat dat in de situatie bij het eindpakket er bij vier woningen nog sprake is van overschrijding van de toetswaarde. Bij deze woningen is tevens sprake van overschrijding van de voorkeurswaarde vanwege het spoor. De maximale geluidbelasting vanwege de Betuweroute bedraagt 61 dB. De geluidbelasting vanwege de Betuweroute is bepalend voor de gecumuleerde geluidbelasting van 58 dB. De bijdrage van de A15 van 53 dB is hieraan ondergeschikt. De geluidbelasting vanwege het spoor neemt als gevolg van de aanleg van de A15 iets af. Dit is volgens het Deelrapport specifiek een gevolg van de ophoging van de bakranden en de aanleg van de bak. De maatregelen uit het eindpakket bestaan hier uit de aanleg van tweelaags ZOAB op de A15 en de verhoging van de bakrand met 1 m, aldus

het Deelrapport specifiek.

164.2. In hoofdstuk 2, paragraaf 2.9.2, van het Deelrapport specifiek staat dat binnen het onderzoeksgebied de hoofdspoorwegen van Arnhem naar Nijmegen, van Arnhem via Didam naar Doetinchem, van Arnhem via Elst naar Geldermalsen en de Betuweroute liggen. Voor deze hoofdspoorwegen gelden geluidproductieplafonds. De geluidbelastingen die deze hoofdspoorwegen veroorzaken op geluidgevoelige objecten langs de rijksweg zijn berekend aan de hand van gegevens die zijn ontleend aan het geluidregister van de hoofdspoorwegen. In de voor het wegverkeerslawaaï gehanteerde geluidmodellen zijn tevens de in het geluidregister spoor opgenomen afschermdende voorzieningen opgenomen. De reflectiefactoren van de geluidschermen zijn aan de hand van foto's opnieuw geïnventariseerd en geactualiseerd.

In hoofdstuk 3, paragraaf 3.2, van het Deelrapport specifiek staat dat als basis voor het akoestisch model de bronbestanden zijn gebruik zoals vermeld in tabel 1, paragraaf 2.2, en dat de spoorwegen zijn gemodelleerd op basis van het geluidregister spoor. Dit betekent dat voor de modellering van het geluid is uitgegaan van het voorliggend ontwerp, te weten een ontwerp met tunnelbak en deksel en een opening tussen het spoortracé en het deksel van de tunnelbak.

164.3. Op grond van het voorgaande stelt de Afdeling vast dat de cumulatie van geluid van de nieuwe A15 en het spoor is onderzocht en inzichtelijk is gemaakt. De Afdeling ziet in hetgeen appellanten naar voren hebben gebracht geen aanleiding voor het oordeel dat moet worden getwijfeld aan de juistheid van het onderzoek naar de cumulatie van geluid op dit punt. Voor een nader onderzoek ziet de Afdeling dan ook geen aanleiding.

165. [appellant sub 21] stelt dat dat het geluid van bromfietsen, scooters en snorfietsen op het nog aan te leggen snelfietspad ten onrechte niet is betrokken bij de berekeningen, waardoor de afweging van te nemen bronmaatregelen onvoldoende is.

165.1. Ingevolge artikel 15 van de Regeling geluid milieubeheer worden wegen, spoorwegen, industrieterreinen en luchthavens als categorieën van geluidbronnen als bedoeld in artikel 11.30, vijfde lid, van de Wet milieubeheer aangewezen. Een fietspad is niet aangewezen. De minister was dan ook niet gehouden om het fietspad te betrekken in het onderzoek naar de cumulatie van geluid. De Afdeling tekent hierbij nog aan dat zij geen aanleiding heeft om te twijfelen aan de juistheid van de mededeling van de minister dat gezien de afstand tussen de woning van [appellant sub 21] en het fietspad, door de aanwezigheid van een geluidscherm het geluid afkomstig van het fietspad zal wegvallen tegen het geluid van auto's en vrachtauto's. Het betoog faalt.

166. [appellant sub 37] stelt dat voor zijn woning ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de cumulatie van geluid. Volgens hem dienen bij de geluidberekeningen alle van invloed zijnde factoren op juiste wijze daarbij te worden betrokken. Volgens [appellant sub 37] zijn in dit geval de groeimogelijkheid van de Betuweroute, de geplaatste windturbines en het nog te realiseren industriegebied De Grift ten onrechte niet betrokken bij de geluidberekeningen.

[appellant sub 37] stelt voorts dat voor zijn woning niet eerder een hogere waarde is vastgesteld. Daarom mag volgens hem bij de voorliggende reconstructie de aftrek ingevolge artikel 110 van de Wet geluidhinder niet worden toegepast.

166.1. Uit bijlage C1 van het Deelrapport specifiek volgt dat de geluidbelasting ter hoogte van de woning van [appellant sub 37] niet zal toenemen. De geluidbelasting bedraagt zowel in de huidige situatie bij volledige benutting van het geluidproductieplafond, als in de toekomstige situatie als gevolg van het tracébesluit - na toepassing van tweelaags ZOAB - 56 dB.

166.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in de uitspraak van 15 augustus 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2730, blijkt uit de toelichting bij het per 1 januari 2018 aangepaste artikel 16

van de Regeling geluid milieubeheer dat het niet in overeenstemming was en is met de bedoeling van de Wet milieubeheer om bij een gelijkblijvende geluidbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond, onderzoek te doen naar de cumulatie van geluid. Voor bestaande situaties is het doel om een toename van de geluidbelasting bij volledig benutte geluidproductieplafonds te voorkomen. Bij een gelijkblijvende geluidbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond is onderzoek naar cumulatie overbodig, aldus die toelichting. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de minister in de gegeven situatie waarin de geluidbelasting op de woning van [appellant sub 37], na het treffen van de maatregel in de vorm van een tweelaags ZOAB, gelijk blijft, gehouden was een onderzoek naar cumulatie uit te voeren.

Dit betekent dat voor de woning van [appellant sub 37] onderzoek naar de samenloop van geluidhinder vanwege de A15 en het onderliggende wegennet niet was vereist, zodat geen toepassing is gegeven aan de aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder.

166.3. Er is voor de woning van [appellant sub 37] aan de [locatie 2] te Elst geen hogere waarde vastgesteld. In zoverre mist de beroepsgrond feitelijke grondslag.

167. Strijdbaar Angeren en anderen stellen dat de regels voor cumulatie van geluid van verschillende bronnen, artikel 110f, derde en vierde lid, van de Wet geluidhinder en artikel 11.33, zevende lid, van de Wet milieubeheer in samenhang gelezen met artikel 16 van de Regeling geluid milieubeheer, geen recht doen aan de werkelijk ondervonden geluidhinder. De cumulatie van geluid is niet onderzocht, maar wel degelijk aanwezig. Omwonenden ervaren forse geluidhinder, aldus Strijdbaar Angeren.

Stichting Milieuvrienden Duiven stelt dat cumulatieve effecten altijd dienen te worden betrokken bij de beoordeling.

167.1. Op grond van artikel 11.33, zesde lid, Wet milieubeheer dient in het akoestisch onderzoek ter voorbereiding van een besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond ook de samenloop van geluidbelasting met andere bronnen te worden onderzocht. In de in artikel 16 van de Regeling geluid milieubeheer bepaalde gevallen kunnen cumulatieberekeningen achterwege blijven. Dit is mogelijk in het geval de toekomstige geluidbelasting onder de voorkeurswaarde van 50 dB blijft of wanneer kan worden voldaan aan het geluidniveau bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond. Onderzoek naar cumulatie kan ook achterwege blijven als de geluidbelasting vanwege de andere geluidbronnen de voorkeurswaarde van die andere bronnen niet overschrijdt aldus artikel 16, onder c, van de Regeling geluid milieubeheer.

167.2. Het geluidonderzoek en de beoordeling van de resultaten zijn uitgevoerd aan de hand van de voorschriften in titel 11.3 van de Wet milieubeheer en de daarop gebaseerde regelgeving. De enkele stelling van Strijdbaar Angeren en anderen dat dit geen recht doet aan de werkelijk ondervonden geluidhinder, dan wel dat omwonenden van een situatie van weinig geluidhinder naar een situatie gaan waar zij meer geluidhinder zullen ervaren, is onvoldoende voor het oordeel dat de minister gehouden moet worden om in aanvulling daarop nader onderzoek te doen naar cumulatie.

De betogen falen.

Monitoring

168. [appellant sub 37] stelt dat na voltooiing van het project en ingebruikname van het tracé minimaal een jaar lang de geluidbelasting op en om zijn woning in het veld dient te worden gemeten. Onder verwijzing naar de lezing "Evaluatie geluideigenschappen hoofdwegennet" van M+P raadgevende ingenieurs stelt [appellant sub 37] dat de geluidreducerende werking van ZOAB

na verloop van tijd afneemt en als gevolg van ophopende vervuiling zelfs te verwaarlozen is. Daar komt volgens [appellant sub 37] nog bij dat het betreffende gedeelte van de weg hellend is, zodat de vervuiling zich onder aan de helling ophoopt. Er dient volgens hem daarom elke 5 jaar een meting te worden uitgevoerd om na te gaan wat de geluidssituatie voor omwonenden is. Wanneer er overschrijdingen plaatsvinden, is het volgens hem aangewezen om alsnog beperkende maatregelen te treffen en niet de normen op te rekken.

[appellant sub 27] woont aan het knooppunt Oud-Dijk. Hij acht het niet aannemelijk dat de geluidswaarde op zijn woning aan de [locatie 3] te Didam gelijk zal blijven aan de huidige waarde van 58 dB. Hij eist een onafhankelijke geluidmeting na het realiseren van de weg en wanneer dan blijkt dat de geluidbelasting is toegenomen en de wettelijke geluidnormen worden overschreden, moet hij alsnog aanspraak kunnen maken op geluidwerende maatregelen.

168.1. Uit artikel 15 van het tracébesluit volgt dat een jaar na ingebruikname van de weg er geluidonderzoek zal worden uitgevoerd om te onderzoeken of aan de wettelijke beschermingsregimes kan worden voldaan. Dit onderzoek geldt tevens als monitoring. Indien uit dat onderzoek blijkt dat er overschrijdingen plaatsvinden, dan wordt via de daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes, zo nodig planmatig, in maatregelen voorzien.

Uit artikel 11.22 van de Wet milieubeheer, in samenhang gelezen met artikel 5.3 van het RMG 2012, volgt dat de berekeningen voor de naleving van de geluidproductieplafonds worden uitgevoerd op referentiepunten met de geluidproductieplafonds zoals deze golden op 31 december van het voorafgaande kalenderjaar en dat deze worden uitgevoerd met SRM2.

168.2. De Afdeling stelt vast dat noch de Tracéwet, de Wet milieubeheer, het RMG 2012 noch enige andere wet- of regelgeving voorschrijft om de door appellanten gewenste feitelijke metingen ter plaatse van hun woningen uit te voeren ter naleving van de geluidproductieplafonds. De Afdeling ziet dan ook geen grond voor het oordeel dat de minister is gehouden om naast de in het tracébesluit en de wet voorziene controlemogelijkheden de door appellanten gewenste feitelijke metingen uit te voeren. Het betoog faalt.

Saneringsobject

169. [appellante sub 39] en [appellant sub 1] stellen dat artikel 8, derde lid, van het tracébesluit bepaalt dat met de uitvoering van het project de sanering is afgehandeld voor wegvakken die deel uitmaken van het project A12/A15 Ressen-Oudbroeken, onder meer het wegdek A12 ter hoogte van de woning van [appellante sub 39]. In bijlage A van het geluidrapport is de woning van [appellante sub 39] aangemerkt als saneringsobject Categorie B. Volgens [appellante sub 39] had dit Categorie A moeten zijn. De woning van [appellant sub 1] is ook aangemerkt als saneringsobject. De desbetreffende woningen zijn in 2009 al voor sanering aangemeld, maar er is nog geen saneringsprogramma vastgesteld. Gelet op artikel 8, derde lid, van het tracébesluit vragen appellanten zich af of, en zo ja, wanneer de desbetreffende woningen alsnog worden gesaneerd.

169.1. Artikel 8, derde lid, van het tracébesluit luidt:

"Met de uitvoering van het project is de sanering afgehandeld voor onderstaande wegvakken die deel uitmaken van het project A12/A15 Ressen - Oudbroeken:

- a. de A12 tussen aansluiting Duiven (km. 135.8) en km 148.1;
- b. de A15 tussen km. 153.1 en de aansluiting Bemmelen (km. 165.2);
- c. de A18 tussen knooppunt oud-Dijk (km 189.0) en de aansluiting Didam (km. 190.3);
- d. de A50 tussen km. 153.0 en km. 155.9;

e. de A325 tussen km. 11.8 en km. 14.1."

169.2. In paragraaf 2.3 van het Hoofdrapport staat dat Categorie A saneringswoningen betreft:

- geluidgevoelige objecten die al onder de (voormalige) Wet geluidhinder voor sanering zijn aangemeld maar waarvoor tot nu toe nog geen saneringsprogramma is vastgesteld, en waarvan de geluidbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger dan 60 dB is, of

- Categorie B: geluidgevoelige objecten waarvan de geluidbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond boven de maximumwaarde van 65 dB uitkomt.

In het Hoofdrapport staat voorts dat ernaar moet worden gestreefd om de toekomstige geluidbelasting op saneringsobjecten te beperken tot maximaal 60 dB. De doelmatigheid van maatregelen blijft randvoorwaarde voor het bereiken van de streefwaarde, aldus het Hoofdrapport.

169.3. De Afdeling stelt vast dat in het Hoofdrapport de woningen van [appellant sub 1] aan de [locatie 4] en [appellante sub 39] aan de [locatie 5] zijn aangemerkt als Categorie B saneringswoning. Uit het Hoofdrapport volgt dat bij de woning [locatie 4] de huidige geluidbelasting Lden GPP 68 dB bedraagt en 70 dB bij de woning [locatie 5]. Dit betekent dat bij beide geluidgevoelige objecten bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond de geluidbelasting boven de maximumwaarde van 65 dB uitkomt. De minister heeft de woningen dan ook terecht als Categorie B saneringswoningen aangemerkt.

169.4. Uit artikel 8, derde lid, van het tracébesluit volgt dat met de realisatie van het voorliggende project de sanering voor beide woningen zal worden afgehandeld.

Voor beide woningen is een maatregelafweging gemaakt. Uit de maatregelafweging in paragraaf 6.2.2 van het Deelrapport specifiek komt naar voren dat voor de [locatie 4] alleen bronmaatregelen (toepassing van tweelaags ZOAB) doelmatig zijn. Na toepassing daarvan is nog sprake van drie overschrijdingen van de streefwaarde van 60 dB. Na het toepassen van tweelaags ZOAB resteert op de woning [locatie 4] een geluidbelasting van 66 dB. Dat is een verbetering met 2 dB ten opzichte van de huidige geluidbelasting van 68 dB bij volledige benutting van het geluidproductieplafond.

Uit de maatregelafweging in paragraaf 6.2.3 van het Deelrapport specifiek komt naar voren dat voor de saneringswoningen aan de [locatie 5] toepassing van tweelaags ZOAB en een 230 m lang en 2 m hoog scherm doelmatig zijn. Na deze maatregelen resteert bij drie saneringswoningen een overschrijding van de streefwaarde van 60 dB.

In paragraaf 7.2.7 van het Deelrapport specifiek staat dat ter hoogte van de Nieuwe Steeg aan de noordzijde van de A12 een scherm is voorzien van 320 m lang, waarvan het midden 2 m hoog is en twee segmenten aan de oost- en westzijde een hoogte hebben van 1 m.

Na het treffen van deze maatregelen resteert een geluidbelasting van 65 dB op de woning [locatie 5]. Dit is overeenkomstig de toegestane maximale geluidwaarde en een verbetering van 5 dB ten opzichte van de huidige geluidbelasting van 70 dB bij volledige benutting van het geluidproductieplafond.

169.5. Uit het voorgaande komt naar voren dat de saneringswoningen correct zijn betrokken in het geluidonderzoek en dat er doelmatige maatregelen getroffen zullen worden om de geluidbelasting op de woningen te beperken. Bij beide woningen wordt niet voldaan aan de streefwaarde van 60 dB. Daarom zijn deze woningen opgenomen in het overzicht van geluidgevoelige objecten die voor onderzoek naar de binnenwaarde in aanmerking komen. Na het

onherroepelijk worden van het tracébesluit zal nog een onderzoek volgen naar de binnenwaarde in de woning. Indien niet aan de wettelijke normen voor de binnenwaarde kan worden voldaan, zullen, zo heeft de minister medegedeeld, eventueel maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting in de woningen verder te verlagen.

De betogen falen.

170. [appellant sub 36] acht het onbegrijpelijk dat voor de woning [locatie 6] een strengere toetswaarde geldt dan voor zijn woning aan de [locatie 7], terwijl zijn woning dichterbij de A12 ligt dan de woning aan de [locatie 6].

170.1. Niet in geschil is dat de woning [locatie 6] in het verleden is aangemeld als saneringswoning, maar dat die sanering nooit is afgehandeld. Daarom geldt een strengere toetswaarde. Inmiddels is de woning afgebroken en op hetzelfde perceel op grotere afstand van de A12 herbouwd, maar vanwege de niet afgehandelde sanering is de woning in het akoestisch onderzoek betrokken als saneringswoning.

De woning [locatie 7] van [appellant sub 36] is niet eerder voor sanering aangemeld. Aangezien de geluidbelasting voor deze woning bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond onder de 65 dB ligt - in dit geval 64 dB en in de toekomstige situatie 61 dB - is de woning niet aan te merken als een saneringsobject. Daarom geldt voor de woning [locatie 7] niet de saneringsstreefwaarde van 60 dB.

170.2. Uit het voorgaande volgt dat de [locatie 6] is aangemerkt als saneringswoning, zodat daarvoor de streefwaarde van 60 dB wordt gehanteerd. Voor de woning Kleine Matenweg bedraagt de huidige geluidbelasting bij volledige benutting van het GPP Lden 64 dB. De toekomstige geluidbelasting bedraagt - na het treffen van maatregelen - bij volledige benutting van het geluidproductieplafond 62 dB. Dit betekent een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. De [locatie 7] is daarom niet als saneringswoning aangemerkt, zodat de wettelijke geldende streefwaarde van 60 dB voor saneringswoningen niet geldt voor de woning [locatie 7].

Het betoog faalt.

Overige beroepsgronden van individuele appellanten

Inleiding

171. In de volgende overwegingen komen de beroepsgronden aan de orde die appellanten naar voren hebben gebracht over hun individuele situatie. Hiertoe behoren beroepsgronden over de berekening van de geluidbelasting in hun individuele situatie, maar ook beroepsgronden over hinder: zowel hinder bij de aanleg als bij het gebruik van het tracé. Dan kan het gaan over aantasting van het woon- en leefklimaat, maar ook aantasting van het bedrijfsvoering kan aan de orde zijn. Eveneens worden besproken de beroepsgronden over financiële schade en tegemoetkoming daarin.

Toetsingskaders

172. Hierna worden algemene kaders vermeld die aan de orde zijn bij veel voorkomende beroepsgronden. Te weten beroepsgronden over de berekening van de geluidbelasting en de maatregelenafweging (onder 173), die over hinder tijdens de aanleg van het tracé (onder 174), verslechtering van het woon- en leefklimaat na ingebruikname van het tracé (onder 175) en beroepsgronden over financiële schade en tegemoetkoming daarin (onder 176). Voor zover aan de orde wordt naar deze toetsingskaders verwezen.

Geluid

173. Hiervoor is onder 147 en 148 het toegepaste (wettelijk) kader voor geluidhinder beschreven. Hetgeen daar is vermeld geldt ook bij de beoordeling van de geluidbelasting en de maatregelafweging in een op een individuele situatie toegespitst geval.

Hinder tijdens aanleg

174. Bouwwerkzaamheden en het gebruik van tijdelijke werkterreinen zijn onvermijdelijk bij de realisering van een project als hier aan de orde. De Afdeling stelt voorop dat de gevolgen van werkzaamheden van de aanleg van het project en eventuele maatregelen ter beperking van tijdelijke hinder niet in het tracébesluit zelf hoeven te worden geregeld. Dat neemt niet weg dat op de minister de plicht rust voorafgaand aan de vaststelling van een tracébesluit te onderzoeken op welke wijze de nadelige gevolgen hiervan voor betrokkenen kunnen worden beperkt. De gevolgen van de werkzaamheden dienen wel te worden betrokken bij de belangenafweging omtrent de vaststelling van het tracébesluit.

Zoals de minister heeft opgemerkt is de aannemer bij de uitvoering van die werkzaamheden gebonden aan wettelijke eisen, zoals de normen uit het Bouwbesluit 2012. In hoofdstuk 8 van het Bouwbesluit 2012 worden bij bouw- en sloopwerkzaamheden eisen gesteld aan de geluid- en trillingniveaus. Zo nodig moeten maatregelen worden getroffen om bouwhinder en schade te voorkomen. Het minimaliseren van het aantal damwanden en funderingspalen en een geluid- en trillingarme uitvoering door damwanden te drukken en funderingspalen te boren of te schroeven, zijn door de minister als maatregelen genoemd. Voor bouwverkeer wordt, zo heeft de minister verklaard, in verband met bereikbaarheid van omwonenden en veiligheid van weggebruikers, van het onderliggend wegennet alleen gebruik gemaakt als dat onvermijdelijk is. Met Rijkswaterstaat zijn daar niet alleen afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder bouwverkeer dan kan worden toegelaten maar ook over de communicatie met direct betrokkenen.

Voor zover wordt aangevoerd dat hinder zal worden ondervonden vanwege de bouwwerkzaamheden zal de Afdeling aan de hand van hetgeen is aangevoerd beoordelen of de minister die hinder in redelijkheid niet onaanvaardbaar heeft mogen achten en daarom daaraan minder gewicht heeft mogen toekennen dan aan de belangen die zijn gemoed met het realiseren van het tracé.

Aantasting woon- en leefklimaat na ingebruikname

175. Het tracébesluit zal voor een aantal appellanten tot een verandering van woonomgeving leiden. De Afdeling beoordeelt in het kader van de belangenafweging of de minister de geconstateerde aantasting in redelijkheid niet onaanvaardbaar heeft kunnen achten. Daarbij wordt uitgegaan van de hinderaspecten zoals die door de minister zijn vastgesteld, tenzij beroepsgronden daartegen leiden tot een ander uitgangspunt. Dit geldt onder meer voor vaststellingen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. In het algemeen wordt daarbij ervan uitgegaan dat indien voor die milieuaspecten aan de wettelijke normen wordt voldaan er geen gezondheidsschade te verwachten is. Wat betreft de beoordeling van die gevolgen wijst de Afdeling er ook nog op dat de minister in paragraaf 5.10 van de Trajectnota/MER een gezondheidseffectscreening heeft uitgevoerd aan de hand van de zogenoemde GES-methode. Dit is een methodiek met een signalerende en screenende functie waarbij mogelijke gezondheidskundige knelpunten binnen een bepaald gebied inzichtelijk kunnen worden gemaakt. Deze effecten zijn beoordeeld op basis van de effecten van geluidbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheidsrisico's. In de Trajectnota/MER staat dat de effecten ook cumulatief zijn beschouwd en dat uit de GES-analyse naar voren komt dat over het algemeen de milieugezondheidssituatie nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Voor zover de beroepsgronden daartoe aanleiding geven, zal de Afdeling beoordelen of de minister de aantasting van het woon- en leefklimaat in redelijkheid niet onaanvaardbaar heeft

mogen achten en daarom daaraan minder gewicht heeft mogen toekennen dan aan de belangen die zijn gemoeid met het realiseren van het tracé.

Schade waaronder waardevermindering woningen

176. Voor zover schade, waaronder waardevermindering van onroerend goed aan de orde is, is artikel 22, eerste lid van de Tracéwet van belang. Hierin is bepaald - kort weergegeven - dat als iemand ten gevolge van een tracébesluit schade lijdt of zal lijden en die schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven de minister hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toekent. Ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit was in dit verband ook de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 van belang. De Afdeling wijst erop dat een aanvraag kan worden ingediend bij de minister vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister heeft ter zitting medegedeeld dat er een schadeloket wordt ingesteld om de betrokkenen meer duidelijkheid te bieden.

De Afdeling staat, als de beroepsgronden daarvoor aanleiding geven, voor de vraag of de minister in de concrete situatie van de betrokken appellant in redelijkheid heeft kunnen volstaan met verwijzing naar de schadevergoedingsregeling als hiervoor is beschreven dan wel een andere beslissing had moeten nemen, zoals het aanwijzen van een woning om te worden gesloopt.

Volgorde bespreking

177. Hierna worden de overige beroepsgronden per appellant behandeld in de volgorde van de detailkaarten behorende bij het tracébesluit. Waar meerdere appellanten dezelfde beroepsgrond naar voren hebben gebracht wordt deze besproken bij de detailkaart waar de meeste van hen wonen of hun bedrijf hebben.

Detailkaart 3

[appellant sub 37]

178. [appellant sub 37] stelt in zijn reactie op het wijzigingsbesluit dat het vreemd is dat zijn woning niet voorkomt op de lijst met adressen waar maatregelen noodzakelijk zijn. [appellant sub 37] voert aan de hand van een geluidmeting aan dat de geluidhinder op zijn woning eind 2015 tot begin 2016 al hoog was, 65 dB Lden en 57 dB Lnight, terwijl er nog geen windmolens waren geplaatst.

178.1. De woning van [appellant sub 37] aan de [locatie 2] ligt aan de noordzijde van het bestaande tracé van de A15. Tussen de woning en de A15 ligt het spoor van de Betuweroute. Aan weerszijden van het spoor staan geluidschermen.

178.2. Uit bijlage C1 van het Deelrapport specifiek komt naar voren dat de geluidbelasting op de woning [locatie 2] in de huidige situatie bij volledige benutting van het geluidproductieplafond 56 dB bedraagt. De toekomstige geluidbelasting - zonder aanvullende maatregelen - zal 58 dB bedragen, een overschrijding van 2 dB. Na toepassing van tweelaags ZOAB zal de geluidbelasting 56 dB bedragen. Dit betekent dat de geluidbelasting op de woning van [appellant sub 37] - bij volledige benutting van het geluidproductieplafond - niet zal toenemen als gevolg van het tracébesluit. In hetgeen [appellant sub 37] heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanknopingspunten om te twijfelen aan de juistheid van deze bevindingen. Gelet hierop heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling op het standpunt kunnen stellen dat de noodzaak ontbreekt om naast toepassing van tweelaags ZOAB nog meer maatregelen te treffen.

Het betoog faalt.

Detailkaart 5

[appellant sub 34]

179. [appellant sub 34] zet vraagtekens bij de uitkomsten van de geluidberekeningen. De uitkomst voor een 60 m verder weg gelegen woning aan [locatie 8] te Bommel verschilt maar 1 dB van de berekening voor haar woning aan [locatie 9], terwijl de waarde cumulatief even hoog is. Voorts stelt zij dat de geluidhinder nog hoger zal zijn als gevolg van reflectie vanwege het in het tracébesluit voorziene geluidscherm van 260 m lang en 8 m hoog aan de zuidzijde van de weg. Zij wijst erop dat aan de noordzijde van de A15 waar haar woning zich bevindt, alleen tweelaags ZOAB wordt toegepast, maar dat verder geen maatregelen worden getroffen. Zij wenst meer maatregelen, omdat haar woning in 1780 is gebouwd en dus geluidgevoelig is.

179.1. In paragraaf 5.4.3.2 van het Deelrapport specifiek staat dat cluster 4 het gebied omvat aan de noordzijde van De Plak in Bommel. In de bestaande situatie zijn geen geluidbeperkende voorzieningen aanwezig en voor het gehele cluster is tweelaags ZOAB doelmatig.

179.2. De afstand tussen de woning van [appellant sub 34] en het gewijzigde tracé van de A15 bedraagt ongeveer 150 m. Tussen het perceel en het tracé ligt de spoorlijn van de Betuweroute.

Uit bijlage C1 van het Deelrapport specifiek - de resultaten van de berekeningen - komt naar voren dat de toekomstige geluidbelasting zonder aanvullende maatregelen op de woning [locatie 9] 55 dB bedraagt, maar met toepassing van doelmatige bronmaatregelen bedraagt de geluidbelasting 52 dB. Voor de woning [locatie 8] is berekend dat de toekomstige geluidbelasting zonder aanvullende maatregelen 54 dB bedraagt. Met bronmaatregelen bedraagt deze 52 dB en inclusief eindmaatregelen bedraagt de geluidbelasting 51 dB.

Voorts komt uit het Deelrapport naar voren dat er geen budget is voor aanvullende afscherpende maatregelen.

Uit bijlage B1 van het Hoofdrapport komt naar voren dat de toekomstige cumulatieve geluidbelasting op de oostgevel van de woning [locatie 9] inclusief te treffen maatregelen 55 dB bedraagt. Op de woning [locatie 8] bedraagt de toekomstige cumulatieve geluidbelasting op de zuidgevel inclusief te treffen maatregelen 58 dB. Uit deze bijlage komt ook naar voren dat voor de woning [locatie 8] de bijdrage van het spoor 55 dB bedraagt en de bijdrage van het onderliggende wegennet 56 dB. Voor de woning [locatie 9] bedraagt de bijdrage van het onderliggend wegennet 42 dB en de bijdrage van het spoor 56 dB.

Uit het voorgaande volgt dat de cumulatieve geluidbelasting op de woningen [locatie 9] en [locatie 8] niet even hoog is zoals [appellant sub 34] meent, maar verschilt.

179.3. De Afdeling wijst erop dat de uitkomsten in het Deelrapport specifiek zijn gebaseerd op het akoestisch onderzoek dat de minister heeft uitgevoerd. Daarin is beoordeeld wat de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten zoals woningen zal zijn vanwege het verkeer op het tracé en welke geluidbeperkende maatregelen in dat verband moeten worden getroffen. Deze beoordeling is uitgevoerd aan de hand van de voorschriften in titel 11.3 van de Wet milieubeheer en de daarop gebaseerde regelgeving. [appellant sub 34] heeft geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de wijze waarop de minister de berekeningen en de beoordeling van maatregelen heeft uitgevoerd. In zoverre bestaat er geen aanleiding de uitkomsten van de berekeningen onjuist te achten en de beoordeling van de maatregelen onredelijk.

180. [appellant sub 34] vreest slaapproblemen als gevolg van een toename van geluidhinder. Zij wijst op Duits onderzoek dat heeft uitgewezen dat kinderen die in de nabijheid van snelwegen wonen slaapproblemen hebben. [appellant sub 34] vreest daarnaast ook gezondheidsproblemen als gevolg van verslechtering van de luchtkwaliteit. Het wonen langs een snelweg is volgens [appellant sub 34] vergelijkbaar met het roken van 17 sigaretten per dag en de invloed van een

snelweg op de gezondheid reikt tot een afstand van wel 1000 m.

[appellant sub 34] stelt dat het doortrekken van de A15 tot een waardedaling en mogelijk onverkoopbaarheid van haar woning zal leiden. [appellant sub 34] vreest daarnaast nog schade in de vorm van inkomstenderving, extra schoonmaakkosten en diefstal. [appellant sub 34] geeft paardrijdlessen en stelt dat zij tijdens de lessen nu al slecht verstaanbaar is door voorbijrijdende treinen. Dit zal als gevolg van het tracébesluit verergeren en zij vreest dat leerlingen hierdoor zullen afhaken. Daarnaast zullen door een toename van verkeer en de bomenkap haar muren sneller vuil worden, hetgeen weer tot extra schoonmaakkosten leidt. Het tracébesluit zal volgens haar ook tot een toename van diefstallen leiden, omdat de doorgetrokken A15 een makkelijke ontsnappingsroute zal bieden.

180.1. Niet in geschil is dat het tracébesluit voor [appellant sub 34] tot een verandering van haar woonomgeving zal leiden waardoor zij meer hinder kan ervaren dan nu het geval is. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister echter in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met het realiseren van het tracé dan aan het belang van [appellant sub 34] bij het behoud van de bestaande situatie. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat gezien hetgeen in deze uitspraak over de aspecten luchtkwaliteit en geluid is overwogen geen grond bestaat voor het oordeel dat niet wordt voldaan aan de in dat verband geldende wettelijke normen. Als aan deze normen wordt voldaan wordt in het algemeen ervan uitgegaan dat er geen gezondheidsschade zal zijn. Gelet daarop is de Afdeling van oordeel dat de minister ervan heeft kunnen uitgaan dat het tracébesluit niet tot onaanvaardbare schadelijke gevolgen voor de gezondheid zal leiden. Daarbij neemt de Afdeling tevens in aanmerking dat de minister in paragraaf 5.10 van de Trajectnota/MER een gezondheidseffectscreening heeft uitgevoerd aan de hand van de zogenoemde GES-methode. Dit is een methodiek met een signalerende en screenende functie waarbij mogelijke gezondheidskundige knelpunten binnen een bepaald gebied inzichtelijk kunnen worden gemaakt. Deze effecten zijn beoordeeld op basis van de effecten van geluidbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheidsrisico's. Over de cumulatieve effecten staat in de Trajectnota/MER dat uit de GES-analyse naar voren komt dat over het algemeen de milieugezondheidssituatie nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome ontwikkeling, dit is de situatie zoals die zou zijn zonder aanleg van de ViA15. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister vanwege het verslechterde woon- en leefklimaat van [appellant sub 34] het tracébesluit niet had mogen vaststellen.

Voor zover [appellant sub 34] stelt dat het tracébesluit tot een waardedaling van haar woning zal leiden, dan wel dat zij schade zal ondervinden in de vorm van inkomstenderving, schoonmaakkosten en diefstal, komt de Afdeling tot eenzelfde conclusie. [appellant sub 34] heeft niet aannemelijk gemaakt dat die waardedaling en schade dusdanig zullen zijn dat de minister niet in redelijkheid naar de nadeelcompensatieregeling heeft kunnen verwijzen.

Detailkaart 6

[appellanten sub 38]

181. [appellanten sub 38] woont aan [locatie 10] te Angeren. De afstand tussen de woning en de in het tracébesluit voorziene A15 bedraagt ongeveer 280 m. Zij stelt dat het wonen op een afstand van enkele honderden meters tot ongeveer 1000 m van een snelweg nadelig is voor de gezondheid door verslechtering van de luchtkwaliteit en een toename van geluidhinder. Volgens [appellanten sub 38] is in 2013 een onderzoek in het Britse medische tijdschrift The Lancet gepubliceerd waaruit blijkt dat zich al nadelige gezondheidseffecten kunnen voordoen bij waarden onder de 15 microgram fijnstof per kubieke meter, terwijl de jaargemiddelde Nederlandse grenswaarde voor fijnstof 40 microgram per kubieke meter bedraagt. En zo zou ze nog meer publicaties kunnen noemen waaruit naar voren komt dat de kans op COPD, hartklachten en zelfs dementie toeneemt door het wonen in de buurt van een snelweg, aldus [appellanten sub 38]. Ook de uitstoot van stikstofdioxide heeft schadelijke effecten op de gezondheid. [appellanten sub 38]

vult aan dat de WHO in 2009 een rapport heeft gepubliceerd waarin de gevolgen staan beschreven van een hoger geluidniveau tijdens de slaap.

[appellanten sub 38] stelt daarnaast dat zij nu ruim uitzicht heeft en dat de aanleg van de A15 en het realiseren van een brug over het Pannderdensch Kanaal tot aantasting van haar uitzicht leiden. Al deze genoemde aspecten zullen tot een vermindering van het woongenot en tot waardevermindering van de woning leiden. [appellanten sub 38] verwacht dan ook dat alles wordt gedaan om klachten te verminderen en het verlies te compenseren.

181.1. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer bepaalt op welke wijze de luchtkwaliteit moet worden betrokken bij een besluit. De minister heeft in dit geval deze bepalingen toegepast. De wettelijke luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer zijn gesteld met het oog op de bescherming van de gezondheid van de mens, zodat dit aspect niet afzonderlijk behoeft te worden beoordeeld. Dat in verschillende publicaties andere normen worden geadviseerd, doet hier niet aan af, omdat titel 5.2 van de Wet milieubeheer voor het tracébesluit het exclusieve toetsingskader vormt voor de luchtkwaliteit.

181.2. Op detailkaart 6, die deel uitmaakt van het tracébesluit, volgt dat aan de zijde van de woning van [appellanten sub 38] een maatregelvlak 'verkeersdoeleinden, zone waterhuishouding' en een maatregelvlak 'verkeersdoeleinden, zone landschappelijke inpassing' zijn geprojecteerd.

In artikel 12, tabel 11, staat als specifieke inpassingsmaatregel opgenomen, "markeren van de aanlanding van de brug met boombeplanting, aan de westzijde tussen km 168.8 en aan de oostzijde tussen km 171.5 en 173.4."

Dit betekent dat het tracébesluit voorziet in inpassingsmaatregelen in de vorm van boombeplanting.

181.3. Niet in geschil is dat het tracébesluit voor [appellanten sub 38] tot een verandering van woonomgeving en aantasting van het uitzicht zal leiden waardoor zij meer hinder kan ervaren dan nu het geval is. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met het realiseren van het tracé dan aan het belang van [appellanten sub 38] bij het behoud van de bestaande situatie. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat gezien hetgeen in deze uitspraak over de aspecten luchtkwaliteit en geluid is overwogen geen grond bestaat voor het oordeel dat niet wordt voldaan aan de in dat verband geldende wettelijke normen. Als aan deze normen wordt voldaan wordt in het algemeen ervan uitgegaan dat er geen gezondheidsschade zal zijn. Gelet daarop is de Afdeling van oordeel dat de minister ervan heeft kunnen uitgaan het tracébesluit niet tot onaanvaardbare schadelijke gevolgen voor de gezondheid zal leiden. Daarbij neemt de Afdeling tevens in aanmerking dat de minister in paragraaf 5.10 van de Trajectnota/MER een gezondheidseffectscreening heeft uitgevoerd aan de hand van de zogenoemde GES-methode. Dit is een methodiek met een signalerende en screenende functie waarbij mogelijke gezondheidskundige knelpunten binnen een bepaald gebied inzichtelijk kunnen worden gemaakt. Deze effecten zijn beoordeeld op basis van de effecten van geluidbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheidsrisico's.

Voor zover [appellanten sub 38] vreest voor aantasting van haar uitzicht wijst de Afdeling erop dat ter hoogte van de woning van [appellanten sub 38] een landschappelijke inpassing met boombeplanting zal plaatsvinden om de opgaande brug zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken. Ook in zoverre acht de Afdeling het standpunt van de minister dat geen sprake is van onaanvaardbare verslechtering van het woon- en leefklimaat niet onredelijk.

181.4. Niet uitgesloten is dat het tracébesluit tot een waardedaling van de woning van [appellanten sub 38] zal leiden. [appellanten sub 38] heeft echter niet aannemelijk gemaakt dat die waardedaling dusdanig zal zijn dat de minister niet in redelijkheid naar de nadeelcompensatieregeling heeft kunnen verwijzen.

181.5. Het betoog faalt.

182. [appellanten sub 38] vreest hinder als gevolg van de uitvoeringswerkzaamheden. Zo vreest zij geluidhinder en wenst daarom maatregelen die de geluidhinder tijdens de werkzaamheden beperken. Daarnaast vreest zij voor de bereikbaarheid van haar woning. De toegangsweg aan 't Veld is de enige toegangsweg tot haar woning en die zal gebruikt worden als toegangsweg en uitvalsweg voor het bouwverkeer. Zij wenst maatregelen omtrent de bereikbaarheid van haar woning, zoals een tijdelijke toegangsweg voor de bewoners van 't Veld.

182.1. De door [appellanten sub 38] genoemde hinderaspecten als gevolg van de bouwwerkzaamheden, zoals verkeershinder door bouwverkeer, het afzetten van wegen en tijdelijke geluidhinder, zijn uitvoeringsaspecten. De aannemer is bij de uitvoering gebonden aan geldende wet- en regelgeving.

In de toelichting bij het tracébesluit staat dat uitvoering van het tracébesluit onder meer tijdelijke geluidhinder, overlast van bouwverkeer en een verminderde bereikbaarheid tot gevolg kan hebben. Deze hinder moet zoveel mogelijk worden beperkt en daarom zullen tijdens de realisatie diverse maatregelen worden getroffen om de hinder voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Zo zal onder meer bij de keuze van de in te zetten techniek zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de invloed daarvan op het woon- en leefmilieu en zal actief worden gecommuniceerd met omwonenden. Er kunnen maatregelen worden getroffen zoals een tijdelijke afsluiting van rijstroken, rijbanen en op- en afritten en plaatsing van (tijdelijke) verkeersmaatregelen. Bij de keuze van de verschillende maatregelen worden de belangen van weggebruikers betrokken, aldus de toelichting bij het tracébesluit.

Uit het voorgaande volgt dat de minister de wijze waarop de nadelige gevolgen voor [appellanten sub 38] tijdens de uitvoeringswerkzaamheden kunnen worden beperkt, heeft betrokken bij de belangenafweging. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat daarbij het uitgangspunt van de minister is dat de woning van [appellanten sub 38] bereikbaar blijft.

Detailkaart 7

[appellanten sub 8]

183. [appellanten sub 8] wonen aan de [locatie 11] te Angeren op een afstand van 250 m van de Betuweroute waar de spoorlijn ondergronds gaat. De nieuw aan te leggen A15 kruist de spoorlijn bovenlangs waarna de A15 zijn weg vervolgt aan de noordzijde van de Betuweroute.

[appellanten sub 8] vrezen aantasting van hun woon- en leefklimaat en negatieve effecten op hun gezondheid als gevolg van lucht- en grondwatervervuiling, horizonvervuiling en geluidhinder. In het besluit en de bijbehorende rapporten wordt uitgegaan van gemiddelde waarden. Zij vrezen dat de feitelijke waarden hoger zullen zijn. Zij vinden dat er onvoldoende onderzoek is verricht naar maatregelen die emissies op voorhand kunnen beperken, zoals geluidwallen die fijnstof opvangen. Zij stellen dat naast fijnstof dat per wind wordt verspreid er vervuiling van het grondwater zal ontstaan als gevolg van het afwateren van regenwater dat fijnstof bevat. Zij hebben een fruitgaard en vrezen aantasting van bomen en fruit als gevolg van vervuiling van lucht en grondwater.

De aanleg van een brug tast de omgeving en de beleving aan. Er zullen weliswaar fruitbomen worden geplant om het zicht op de brug te ontnemen, maar fruitbomen groeien niet zo hoog als de brug. Bovendien zullen de bomen tot overlast van ongedierte leiden die weer ziektes kunnen veroorzaken aan de fruitgaard van [appellanten sub 8].

Dit alles leidt volgens hen tot vermindering van de ge- en verbruikswaarde van hun woning en tot waardedaling van hun woning, aldus [appellanten sub 8].

183.1. Artikel 10 van de Tracéwet luidt:

"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 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;

[..]

183.2. De minister heeft zich bij de vaststelling van het tracébesluit onder meer gebaseerd op geluidonderzoek, geohydrologisch onderzoek en het Deelrapport Waterplan. Daaruit komt naar voren dat aan de wettelijke normen daarvoor kan worden voldaan. [appellanten sub 8] hebben geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de wijze waarop de minister de onderzoeken heeft laten uitvoeren en de beoordeling van de maatregelen heeft uitgevoerd. In zoverre ziet de Afdeling geen aanleiding de uitkomsten van de onderzoeken en uitkomsten onjuist te achten. Het project is opgenomen in het NSL en ter plaatse van het tracé kan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit worden voldaan.

Uit de in het Deelrapport specifiek uitgevoerde geluidberekeningen volgt dat de geluidbelasting Lden GPP in de huidige situatie bij volledige benutting van het geluidproductieplafond ter plaatse van de woning [locatie 11] minder dan 50 dB bedraagt. De toekomstige geluidbelasting zonder het treffen van maatregelen bedraagt 55 dB. Het tracébesluit voorziet in artikel 7 ter hoogte van de woning van [appellanten sub 8] in toepassing van tweelaags ZOAB en het realiseren van een geluidscherm van 630 m lang en 2 m hoog. Door toepassing van deze maatregelen bedraagt de toekomstige geluidbelasting op de woning [locatie 11] - bij volledige benutting van het geluidproductieplafond - 49 dB, zodat aan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB kan worden voldaan. Voorts voorziet artikel 9 van het tracébesluit in te treffen waterhuishoudingsmaatregelen.

[appellanten sub 8] hebben geen concrete feiten en omstandigheden naar voren gebracht die eraan doen twijfelen dat het tracébesluit voldoende maatregelen bevat gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, zodat de Afdeling uitgaat van deze gegevens.

183.3. Voor zover [appellanten sub 8] vrezen dat de feitelijke waarden uiteindelijk hoger zullen zijn, bevat het tracébesluit in artikel 15 op grond van artikel 23 van de Tracéwet een opleveringstoets. Artikel 15 luidt:

"1. De minister van Infrastructuur en Milieu zal, conform artikel 23 van de Tracéwet, de gevolgen van de ingebruikname van de aangelegde en gewijzigde weg onderzoeken. Het onderzoek richt zich op de milieuaspecten: geluidhinder, luchtkwaliteit en natuur.

2. Indien uit het onderzoek blijkt dat er sprake is van een overschrijding van normen die gelden voor de in het eerste lid genoemde milieuaspecten, dan wordt via de daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes, zo nodig planmatig, in maatregelen voorzien.

3. Het onderzoek zal aanvangen 1 jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen en uiterlijk binnen 1 jaar na aanvang onderzoek worden afgerond."

Dit betekent dat een jaar na ingebruikname onderzoek zal worden uitgevoerd naar geluidhinder, luchtkwaliteit en natuur om te onderzoeken of aan de wettelijke beschermingsregimes kan worden voldaan. Indien daaruit naar voren komt dat er overschrijdingen plaatsvinden, dan wordt via de daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes, zo nodig planmatig, in maatregelen voorzien.

183.4. De woning van [appellanten sub 8] ligt ter hoogte van km 169.400 op een afstand van ongeveer 250 m van het tracé en wordt afgeschermd door bebouwing. Uit tabel 11 van artikel 12 van het tracébesluit volgt dat tussen km 168.8 - km 169.6 een specifieke inpassingsmaatregel in de vorm van boombeplanting zal plaatsvinden. Daarvoor worden in het landschapsplan notenbomen en geen fruitbomen geadviseerd.

Het tracébesluit voorziet niet in een landschapsmaatregel met fruitbomen, zodat [appellanten sub 8] in zoverre van een onjuiste veronderstelling uitgaan. De vrees dat door aanplant van fruitbomen hun fruitbomen zouden kunnen worden aangetast, is dan ook ongegrond.

Niet uitgesloten is dat het tracébesluit tot een aantasting van het woon- en leefklimaat en een aantasting van het uitzicht zal leiden. Naar het oordeel Afdeling heeft de minister in redelijkheid een zwaarder belang kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met het realiseren van het tracé dan aan het belang van [appellanten sub 8] bij behoud van de bestaande situatie. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat hiervoor is overwogen over de aspecten geluid, bodem, waterkwaliteit en luchtkwaliteit dat aan de wettelijke eisen wordt voldaan en dat het tracébesluit in een specifieke inpassingsmaatregel voorziet.

Voor zover [appellanten sub 8] menen dat het tracébesluit tot waardevermindering van hun woning zal leiden, dan wel tot schade aan hun gewassen, is het niet aannemelijk dat die waardedeling en schade dusdanig zullen zijn dat de minister niet in redelijkheid naar de nadeelcompensatieregeling heeft kunnen verwijzen.

184. [appellanten sub 8] vrezen langdurige hinder tijdens de bouwwerkzaamheden als gevolg van bouwverkeer, het afzetten van wegen, geluid en stof. Dit vraagt extra schoonmaak van woningen, vensters, schilderwerk en auto's. Zij vrezen schade, scheuren en verzakkingen aan de woning als gevolg van de bouwwerkzaamheden.

184.1. De door [appellanten sub 8] genoemde hinderaspecten als gevolg van de bouwwerkzaamheden, zoals verkeershinder als gevolg van bouwverkeer, het afzetten van wegen, tijdelijke geluid- en stofhinder, betreffen uitvoeringsaspecten. De aannemer is bij de uitvoering gehouden aan geldende wet- en regelgeving.

In de toelichting bij het tracébesluit staat dat uitvoering van het tracébesluit onder meer tijdelijke geluidhinder, overlast van bouwverkeer en een verminderde bereikbaarheid tot gevolg kan hebben. Deze hinder moet zoveel mogelijk worden beperkt en daarom zullen tijdens de realisatie diverse maatregelen worden getroffen om de hinder voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Zo zal onder meer bij de keuze van de in te zetten techniek zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de invloed daarvan op het woon- en leefmilieu en zal actief worden gecommuniceerd met omwonenden.

184.2. Uit het voorgaande volgt dat de minister de wijze waarop de nadelige gevolgen voor [appellanten sub 8] gedurende de uitvoeringswerkzaamheden kunnen worden beperkt, heeft betrokken bij de belangenafweging. Gelet op de afstand van ruim 250 m tot het tracé en de omstandigheid dat de woning deels is afgeschermd door andere woningen acht de Afdeling niet aannemelijk dat die hinder onaanvaardbaar zal zijn.

Voor zover [appellanten sub 8] nadelige gevolgen ondervinden in de vorm van schade aan hun woning of aan hun fruitgaard die kan worden toegerekend aan de hierboven gestelde hinder,

kunnen zij op grond van artikel 22, eerste lid van de Tracéwet in samenhang gelezen met artikel 18 van het tracébesluit, een verzoek tot nadeelcompensatie indienen.

Het betoog faalt.

[appellant sub 21]

185. [appellant sub 21] woont aan de [locatie 12] te Angeren op ongeveer 100 m afstand van de locatie waar de Betuweroute ondergronds gaat. [appellant sub 21] betoogt onder verwijzing naar paragraaf 7.2.8 en 7.2.9 van de zienwijzennota dat in het tracébesluit gemotoriseerd verkeer op de dijk binnendijks wordt afgevoerd, terwijl dit eerst buitendijks zou zijn. Hierdoor is er geen mogelijkheid geweest om hierover een zienswijze naar voren te brengen, terwijl dit volgens hem een veel grotere belasting is op de leefomgeving van omwonenden en de geluidbelasting ten gevolge van die wijziging had moeten worden onderzocht.

[appellant sub 21] stelt onder verwijzing naar paragraaf 4.13.6 en 7.2.7 van de zienwijzennota dat weliswaar extra landschappelijke inpassingen zijn toegezegd, maar dat deze geen onderdeel uitmaken van het tracébesluit. Hierdoor bestaat de kans dat deze niet worden gerealiseerd, omdat andere partijen dit moeten gaan invullen. De landschappelijke inpassing is in zoverre niet gewaarborgd.

[appellant sub 21] stelt onder verwijzing naar paragraaf 5.2.9 van de zienswijzennota dat hij geen antwoord krijgt op de vraag waar de verantwoordelijkheid voor het hele project ligt. Volgens hem is de minister eindverantwoordelijk voor de uitvoering van het project en niet de aannemer.

185.1. In paragraaf 7.2.8 van de zienswijzennota staat: "Participanten vragen zich af waarom de gemeente een buitendijkse verbinding voor de recreatieve fietsverbinding verkiest boven een binnendijkse". De minister antwoordde: "In de uitwerking van de bestuurlijke afspraken heeft de gemeente Lingewaard besloten om het ontwerp van het ontwerp-tracébesluit te handhaven. Er is onvoldoende draagvlak binnen de gemeente om het gemotoriseerd verkeer van de Rijndijk te weren; daarmee blijft de Rijndijk een verbinding voor alle verkeer. Deze ligt binnendijks."

In paragraaf 7.2.8. van de zienswijzennota staat dat de Rijndijk, binnendijks, een verbinding blijft voor alle verkeer.

185.2. De Afdeling stelt aan de hand van de detailkaarten bij het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit vast dat de wegverbinding Rijndijk in het tracébesluit niet is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit. De beroepsgrond dat de afvoer van het gemotoriseerd verkeer ter plaatse zou zijn gewijzigd mist in zoverre feitelijke grondslag.

De gronden ten westen van de Lodderhoeksestraat en tussen de Rijndijk en de Lodderhoeksestraat zijn aangewezen als 'maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone landschappelijke inpassing' en artikel 12, tabel 11, voorziet in locatiespecifieke inpassingsmaatregelen ter plaatse van die aanduiding. In het landschapsplan wordt tussen de Lodderhoeksestraat en de Rijndijk de aanplant van notenbomen geadviseerd en ten westen van de Lodderhoeksestraat de aanplant van bosplantsoen met inheemse soorten.

Dit betekent dat deze landschappelijke inpassing en boombeplanting, anders dan [appellant sub 21] meent, is gewaarborgd in het tracébesluit.

Voor zover [appellant sub 21] stelt dat onduidelijk is wie verantwoordelijk is, wijst de Afdeling erop dat de minister voor de aanleg van het tracé verantwoordelijk is. In geval van eventuele schade kan [appellant sub 21] bij de minister terecht.

Het betoog faalt.

[appellant sub 31]

186. [appellant sub 31] woont aan de [locatie 13] te Angeren en stelt dat onduidelijk is wat de precieze ruimtelijke impact van de brug over het Panmnerdensch Kanaal zal zijn op zijn het woon- en leefklimaat. In het bijzonder wat betreft geluidhinder, de effecten op de luchtkwaliteit en de inpassing in het landschap.

186.1. De Afdeling stelt vast dat bij het tracébesluit gebruik is gemaakt van een overzichtskaart en detailkaarten. De bij het tracébesluit behorende detailkaarten hebben een schaal van 1:2500. Op detailkaart 7 staat de positie van de brug en staat aangegeven dat aan de zijde van de woning van [appellant sub 31] een geluidscherm van 2 m hoog is voorzien. Hiermee is naar het oordeel van de Afdeling de positionering van de brug over het Pannerdensch Kanaal voldoende inzichtelijk gemaakt.

186.2. De Afdeling stelt voorts vast dat het tracébesluit en het wijzigingsbesluit voorzien in referentiepunten met geluidproductieplafonds langs de brug.

Uit de in het Deelrapport specifiek uitgevoerde geluidberekeningen volgt dat de geluidbelasting Lden GPP in de huidige situatie bij volledige benutting van het geluidproductieplafond ter plaatse van de woning [locatie 13] minder dan 50 dB bedraagt. De toekomstige geluidbelasting zonder het treffen van maatregelen bedraagt 57 dB. Het tracébesluit voorziet in artikel 7 ter hoogte van de woning van [appellant sub 31] in de toepassing van tweelaags ZOAB en het realiseren van een geluidscherm van 630 lang en 2 m hoog. Door toepassing van deze maatregelen bedraagt de toekomstige geluidbelasting op de woning [locatie 13] - bij volledige benutting van het geluidproductieplafond - 49 dB, zodat aan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB kan worden voldaan.

Nu [appellant sub 31] geen concrete bezwaren naar voren heeft gebracht tegen het geluidonderzoek en de beoordeling van de maatregelen heeft uitgevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding om niet van de resultaten van dat onderzoek uit te gaan.

186.3. Niet uitgesloten is dat het tracébesluit tot een aantasting van het woon- en leefklimaat en een aantasting van het uitzicht voor [appellant sub 31] zal leiden. Naar het oordeel Afdeling heeft de minister in redelijkheid een zwaarder belang kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met het realiseren van het tracé dan aan het belang van [appellant sub 31] bij behoud van de bestaande situatie. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat hiervoor over de aspecten luchtkwaliteit en geluid is overwogen dat wordt voldaan aan de wettelijke vereisten en dat ter hoogte van de woning van [appellant sub 31] aandacht wordt besteed aan een landschappelijke inpassing van de brug met boombeplanting en afscherming om de opgaande brug zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken.

Het betoog faalt.

[appelanten sub 20]

187. [appelanten sub 20] wonen aan de [locatie 14] te Angeren op een afstand van ongeveer 100 m vanaf de nieuwe A15. Zij stellen dat aan de zijde van hun woning een geluidscherm van 250 m lang, maar slechts 1 m hoog wordt gerealiseerd, waardoor de geluidbelasting bij hun woning onacceptabel hoog zal zijn. De voorkeurswaarde wordt dan zeker niet gehaald. Zij stellen dat daarom bij de vaststelling van het tracébesluit reeds verder onderzoek had moeten worden gedaan naar de haalbaarheid van de binnenwaarden en er hadden nu reeds geluidwerende maatregelen moeten worden getroffen om geluidhinder te voorkomen. Deze maatregelen ontbreken in het tracébesluit. Dit klemt temeer, omdat zij als gevolg van de Betuwelijn al geluidhinder ondervinden, zodat sprake is van cumulatieve geluidhinder.

187.1. In bijlage C1 van het Deelrapport specifiek zijn de uitkomsten van de geluidberekeningen opgenomen. Daaruit volgt dat de huidige geluidbelasting ter plaatse van de woning [locatie 14] Lden GPP minder dan 50 dB bedraagt. De toekomstige geluidbelasting bedraagt - na het treffen van maatregelen - 56 dB. Aangezien de geluidbelasting met meer dan 6 dB toeneemt, is ook onderzoek naar cumulatie uitgevoerd. Die uitkomsten daarvan zijn weergegeven in bijlage B1 bij het Hoofdrapport. In die bijlage is de bijdrage per geluidbron inzichtelijk gemaakt. De bijdrage van het hoofdwegennet bedraagt 56 dB en van het onderliggend wegennet 59 dB. De toekomstige cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellanten sub 20] zal - na het treffen van maatregelen - 61 dB bedragen.

De woning [locatie 14] is opgenomen in bijlage A1 "overzicht van geluidgevoelige objecten die voor onderzoek naar de binnenwaarde in aanmerking komen vanwege het hoofdwegennet" bij het Hoofdrapport.

187.2. Uit het voorgaande volgt dat de woning [locatie 14] voor onderzoek naar de binnenwaarde in aanmerking komt. Uit artikel 11.38, eerste lid, van de Wet milieubeheer volgt dat het onderzoek naar de binnenwaarde los staat van het tracébesluit waarbij de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld. In het tweede lid is bepaald dat binnen een termijn van twee jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden, de geluidbelasting binnen de geluidgevoelige ruimten van het desbetreffende geluidgevoelige object moet worden teruggebracht tot een waarde die ten minste 3 dB is gelegen onder de binnenwaarde. Omdat het onderzoek naar de binnenwaarde los staat van het tracébesluit was de minister bij de vaststelling van het tracébesluit niet verplicht onderzoek te doen naar de haalbaarheid van een aanvaardbare binnenwaarde.

Het betoog faalt.

188. [appellanten sub 20] stellen dat de keuze voor een brug in plaats van een tunnel tot aantasting van hun uitzicht en een aantasting van het landschap zal leiden.

188.1. Niet uitgesloten is dat de keuze voor een brug tot aantasting van het uitzicht van [appellanten sub 20] zal leiden. Naar het oordeel Afdeling heeft de minister in redelijkheid een zwaarder belang kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met het realiseren van het tracé dan aan het belang van [appellanten sub 20] bij behoud van de bestaande situatie.

Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat dat ter hoogte van de woning van [appellanten sub 20] aandacht besteed wordt aan een landschappelijke inpassing van de brug met boombeplanting en afscherming om de opgaande brug zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken

Het betoog faalt.

[appellante sub 40]

189. [appellante sub 40] is gevestigd op het perceel [locatie 15] te Angeren en zij stelt dat de minister bij de keuze voor de locatie van de brug over haar terrein en over het Pannerdensch Kanaal onvoldoende rekening heeft gehouden met haar bedrijfsbelangen. Uit de stukken blijkt niet dat de mogelijkheid van ontwijken van het terrein van [appellante sub 40], of het minder belastend aanleggen over het terrein, zelfs maar is overwogen, aldus [appellante sub 40].

[appellante sub 40] stelt dat ten onrechte niet in overweging is genomen om de weg een aantal meter richting het zuiden of het noorden te verleggen, of een tunnel aan te leggen in plaats van een brug. Dit zou de werkprocessen minder verstoren en minder schade opleveren voor [appellante sub 40] en het landschap. [appellante sub 40] wijst erop dat destijds voor het spoor van de Betuweroute voor een tunnel is gekozen en dat de keuze voor een brug alle overwegingen en het geïnvesteerde kapitaal van destijds, teniet doet. Deze kapitaalvernietiging maakt volgens

[appellante sub 40] ten onrechte geen deel uit van de gemaakte afweging van de voor- en nadelen van tunnel of brug.

[appellante sub 40] stelt dat sprake is van strijd met het evenredigheidsbeginsel, omdat het tracé over haar terrein is voorzien en dit ook al het geval was met de aanleg van de Betuwelijn. Dit betekent dat de [appellante sub 40] twee keer binnen een korte periode wordt geconfronteerd met een ingrijpende planologische en fysieke ingreep op haar bedrijfsterrein.

189.1. De minister stelt dat voor deze locatie is gekozen, omdat een ligging aan de zuidzijde van de Betuweroute en het fabrieksterrein bezwaarlijk is voor de bewoners van het buurtschap Boerenhoek en de effecten op de natuur. Wanneer de A15 ten noorden van het tasveld zou worden geprojecteerd, betekent dit een verschuiving van minimaal 200 m. Dit heeft volgens de minister een onvolledige bundeling en aanzienlijk hogere bouwkosten tot gevolg. Er is bewust gekozen voor een bundeling van weg en Betuweroute, zodat het landschap niet twee keer wordt aangetast. De minister stelt dat voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord is gekozen, omdat hij in de belangenafweging het maatschappelijk belang inzake doelmatige besteding van gelden, het beperken van ruimtebeslag op de particuliere omgeving en het mitigeren van omgevingseffecten heeft laten prevaleren boven het belang van [appellante sub 40].

De minister stelt dat [appellante sub 40] inderdaad geconfronteerd is met twee opeenvolgende infrastructurele projecten, beide met een eigen projectdoelstelling. Voor de Betuweroute was een reconstructie nodig, waarvoor [appellante sub 40] schadeloos is gesteld en die de continuïteit van het bedrijf niet in gevaar heeft gebracht.

189.2. Wat betreft de precieze plek van de brug ziet de Afdeling geen reden om te twifelen aan de toelichting van de minister dat zowel een verplaatsing naar het noorden als naar het zuiden zou leiden tot de aantasting van de belangen van omwonenden en natuur respectievelijk tot aanzienlijk hogere bouwkosten.

Voor zover [appellante sub 40] vindt dat de minister had moeten voorzien in een tunnel in plaats van een brug wijst de Afdeling op hetgeen hiervoor onder 29.2 is overwogen: een tunnel is substantieel duurder en de minister heeft, gelet op alle betrokken belangen, in redelijkheid kunnen kiezen voor een brug.

De Afdeling ziet in hetgeen [appellante sub 40] heeft aangevoerd dan ook geen reden voor het oordeel dat de minister, bij afweging van alle betrokken belangen, niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor een brug over het Pannerdensch Kanaal op de plek zoals voorzien in het tracébesluit.

190. [appellante sub 40] stelt dat de vermelding van de aanwezigheid van [appellante sub 40] ten onrechte ontbreekt in het tracébesluit en de onderliggende documenten. Zij wordt niet als zodanig vermeld in het onderzoek naar externe veiligheid, het verkeersonderzoek, de geluidrapporten, de rapportages ecologie, het landschapsplan en het waterplan. [appellante sub 40] stelt dat daarnaast ook de gevolgen van de bedrijvigheid van [appellante sub 40] voor het wegverkeer op de brug ten onvoldoende zijn betrokken bij de onderzoeken. De effecten van het neerslaan of overwaaien van condenswolken en gassen uit de 30 m hoge fabriekspijp op de weg, zijn ten onrechte niet onderzocht, terwijl weggebruikers daarvan kunnen schrikken. De minister stelt in de zienswijzennota weliswaar dat deze effecten zijn onderzocht, maar dit betreft alleen een bureaustudie die in geen enkel opzicht de realiteit heeft benaderd. De genoemde conclusies stroken niet met de werkelijkheid, aldus [appellante sub 40].

190.1. De Afdeling stelt met de minister vast dat een (steen)fabriek niet een geluidgevoelig object is als bedoeld in artikel 11.1 van de Wet milieubeheer, zodat hier geen bescherming aan toekomt. Dit betekent dat de minister niet gehouden was [appellante sub 40] in het geluidonderzoek te betrekken.

[appellante sub 40] stelt weliswaar dat zij ten onrechte niet wordt vermeld in het landschapsplan en de onderzoeken naar verkeersveiligheid en het Deelrapport waterplan, maar de Afdeling ziet met de minister geen redenen op grond waarvan [appellante sub 40] in die onderzoeken specifiek had moeten worden betrokken. [appellante sub 40] heeft ook geen concrete omstandigheden naar voren gebracht op grond waarvan de Afdeling moet oordelen dat de minister hiertoe gehouden was.

Niet in geschil is dat Erbrink Stacks onderzoek heeft uitgevoerd naar de zichtbaarheid en de gevolgen van de rookpluim. Uit dit onderzoek komt naar voren dat het neerslaan van stof- of condenswolken niet tot zichthinder voor het verkeer zal leiden. [appellante sub 40] stelt weliswaar dat het een bureaustudie betreft en de uitkomst niet overeenkomt met de werkelijkheid, maar heeft geen concrete argumenten naar voren gebracht die doen twijfelen aan de uitkomsten van dit onderzoek.

Voor zover [appellante sub 40] meent dat zij had moeten worden betrokken in het Deelrapport externe veiligheid, van 15 februari 2017, stelt de Afdeling vast dat ook in dit verband geen concrete omstandigheden naar voren zijn gebracht die tot die conclusie nopen. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat [appellante sub 40] niet is aan te merken als risicovolbedrijf, zoals een LPG-tankstation, ammoniakkoelinstallatie of opslagplaats voor gevaarlijke stoffen. Evenmin is [appellante sub 40] aan te merken als een zogenoemde BRZO-inrichting.

191. [appellante sub 40] stelt dat zich een pyrietvervuiling op haar terrein bevindt. Daarop mag niet zonder bijzondere en kostbare maatregelen worden gebouwd. Ter plaatse mag ook geen grondwater worden opgepompt. Dit betekent volgens [appellante sub 40] dat de bouw niet eenvoudigweg ter invulling van de aannemer kan worden overgelaten. In het tracébesluit had hierover een voorwaarde moeten worden opgenomen, aldus [appellante sub 40].

191.1. De vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, vormen als zodanig geen onderwerp van het tracébesluit, zodat deze nu niet ter beoordeling staan. Dat doet er niet aan af dat de minister het tracébesluit niet had mogen vaststellen indien en voor zover hij op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de aanwezige bodemverontreiniging aan de uitvoerbaarheid van dit tracébesluit in de weg staat.

191.2. Gezien de toelichting bij het tracébesluit stelt de Afdeling vast dat van bodemverontreiniging verdachte locaties zijn vastgesteld. Deze zijn onder meer verdacht omdat in het verleden met een bodemonderzoek al verontreiniging is aangetoond. Het bedrijfsterrein van [appellante sub 40] is één van die verdachte locaties. Op een deel van het terrein moeten pijlers worden gebouwd voor de brug. De locatie van [appellante sub 40] is als verdacht aangemerkt en er heeft een risicobeoordeling plaatsgevonden. De minister acht de pyrietvervuiling niet van dien aard dat het tracébesluit niet uitvoerbaar is.

[appellante sub 40] heeft geen concrete bezwaren aangevoerd tegen de bevindingen waarop het standpunt van de minister is gebaseerd. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de aanwezige bodemverontreinigingen aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staan.

192. [appellante sub 40] stelt dat ten tijde van het tracébesluit onvoldoende inzichtelijk was wat de gevolgen voor haar bedrijfsvoering zullen zijn. Zij betoogt in dat kader dat onvoldoende duidelijk is of door de minister rekening is gehouden met de trillingsgevoeligheid van de constructie van de oven en de rails van de fabriek. De oven is namelijk gevoelig voor trillingen en de constructie verdraagt geen verzakking. Iedere verzakking die als gevolg van de trilling door aanlegwerkzaamheden ontstaat, brengt volgens [appellante sub 40] aanzienlijke schade met zich in de vorm van warmtelekken, reparatie en volledige stagnatie van de bedrijfsvoering, omdat de hele constructie na verzakking opnieuw moet worden aangelegd. Voorts vreest zij schade, omdat

het tracébesluit haar beperkt in haar bedrijfs- en uitbreidingsmogelijkheden en als gevolg van de brug over het terrein zullen kleidepots moeten worden verlegd, de volledige bedrijfsvoering moeten worden aangepast en zullen routes moeten worden aangepast waardoor extra kosten per vervoersrit ontstaan. Verder vreest zij stagnatieschade en waardedaling van het bedrijf, de grond en de gebouwen.

[appellante sub 40] vreest hinder tijdens de aanleg van het tracé. In het tracébesluit is een reservering van 20 m werkterrein aan weerszijden van de brug opgenomen tot letterlijk tegen het fabrieksgebouw aan. Op deze strook bevinden zich bedrijfsonderdelen die onmisbaar zijn. Daarover is ten onrechte op voorhand niet nagedacht. Dit betekent een fors ruimtebeslag op het terrein van [appellante sub 40]. Dit heeft ook gevolgen voor de bereikbaarheid. Zij wenst daarom zodanige aanpassing van de werkstrook op het terrein van [appellante sub 40] dat de bedrijfsvoering niet wordt aangetast.

Blijkens het tracébesluit mag een aannemer bepalen hoe de situatie wordt gerealiseerd. Dit is volgens [appellante sub 40] in strijd met de rechtszekerheid. [appellante sub 40] stelt dat standpunten, onderzoeken en nadere inzichten van de minister van na de vaststellingsbesluiten, duiden op onzorgvuldige besluitvorming.

[appellante sub 40] verzoekt de Afdeling om een onafhankelijke deskundige te benoemen om de door steenfabriek genoemde effecten van de aanwezigheid van [appellante sub 40] te onderzoeken. Ook en temeer, omdat zij meent dat niet van haar kan worden gevraagd om alle nieuwe stukken die ten grondslag zijn gelegd aan het wijzigingsbesluit inhoudelijk te beoordelen en te weerleggen, aldus [appellante sub 40].

192.1. De door [appellante sub 40] genoemde hinderaspecten als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het gebruik van het werkterrein betreffen uitvoeringsaspecten. De aannemer is bij de uitvoering gebonden aan geldende wet- en regelgeving.

Bij de beoordeling van de vraag of de minister het tracébesluit in redelijkheid heeft kunnen vaststellen, dient onder meer te worden betrokken of de minister heeft onderzocht welke schade kan optreden en of deze zodanig is dat het voorkomen daarvan zwaarder moet wegen dan het belang dat is gediend met het tracébesluit. Bij de beoordeling van de vraag of de minister bij afweging van de betrokken belangen in redelijkheid het tracébesluit kon vaststellen, dient voorts te worden betrokken dat ten aanzien van mogelijk optredende schade als gevolg van het tracébesluit in ieder geval dient vast te staan dat er een regeling is voor de afhandeling van deze schade en welke regeling dat is.

In de toelichting bij het tracébesluit staat dat de bouw- en aanlegfase tijdelijke hinder voor de omgeving tot gevolg heeft. Mogelijke vormen van hinder zijn verminderde bereikbaarheid, trillinghinder en overlast van bouwverkeer. Deze hinder is betrokken bij de belangenafweging en is aan de orde in de besluitvorming over de vergunningen van het tracébesluit. Er zijn volgens de toelichting een aantal hinderbeperkende maatregelen aan de orde. Zo moet het materieel dat bij de bouw en aanleg zal worden ingezet, voldoen aan de daaraan gestelde eisen in het kader van EU-richtlijnen en dient voor de uitvoeringsmethode voor de aanleg van de brug over het Pannerdensch Kanaal een trillingsarme funderingsoplossing te worden gehanteerd vanwege nabije ligging van de boortunnel van de Betuwespoorlijn.

192.2. Artikel 4, zesde lid, van het tracébesluit luidt:

"Uitvoeringsmethode aanleg brug over het Pannerdensch Kanaal met een trillingsarme funderingsoplossing vanwege nabije ligging boortunnel Betuwespoorlijn."

192.3. Voor zover [appellante sub 40] stelt dat niet alle aspecten met het oog op de gevolgen van

de uitvoeringswerkzaamheden ten tijde van de vaststellingsbesluiten inzichtelijk waren, stelt de Afdeling vast dat [appellante sub 40] en de minister naar onweersproken is gesteld al sinds 2012 met elkaar in overleg zijn, op 17 december 2019 een intentieovereenkomst hebben gesloten en een samenwerkingsovereenkomst in voorbereiding hebben die naar verwachting nog voor de zomer 2020 zou kunnen worden afgerond. Tegen deze achtergrond ziet de Afdeling geen aanleiding om eraan te twijfelen dat de minister een adequaat beeld heeft gekregen van het bedrijfsproces en mogelijke risico's ten aanzien van trillingen en verontreiniging.

Uit artikel 4, zesde lid, van het tracébesluit en de toelichting op dat besluit komt naar voren dat de minister zich bewust was van mogelijke hinder en schade als gevolg van de uitvoeringswerkzaamheden en dat maatregelen zullen worden getroffen om die zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te beperken. In zoverre heeft de minister de door [appellante sub 40] genoemde hinderaspecten zoals hinder voor de bedrijfsvoering, verkeershinder vanwege bouwverkeer en trillinghinder inzichtelijk gemaakt en betrokken bij de belangenafweging. Aan de hand van diverse inventarisaties heeft de minister ten tijde van het tracébesluit geconcludeerd dat de uitvoeringswerkzaamheden niet tot onaanvaardbare hinder, dan wel schade zal leiden. Met hetgeen [appellante sub 40] heeft gesteld, acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat de minister zich ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit niet in redelijkheid op dit standpunt kon stellen. Er is in zoverre dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister van het bestreden besluit had moeten afzien.

Dat de minister na het tracébesluit naar aanleiding van overleg met [appellante sub 40] nader heeft gezien of en hoe de hinder en/of mogelijke constructieve schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden verdergaand beperkt kon worden, maakt, anders dan [appellante sub 40] kennelijk meent, niet dat het bestreden besluit onzorgvuldig tot stand is gekomen, dan wel dat de belangenafweging onzorgvuldig was. De Afdeling ziet evenmin dat de minister in strijd met de rechtszekerheid zou handelen als hij de aannemer enige vrijheid geeft met betrekking tot de uitvoering van de werkzaamheden.

Bij het voorgaande neemt de Afdeling in aanmerking dat tussen partijen inmiddels een grote mate van overeenstemming is bereikt, dat de kleidepots al zijn verplaatst en dat de minister daarvoor heeft betaald. De Afdeling wijst in de gegeven omstandigheden het verzoek om een onafhankelijke deskundige in te schakelen af.

Detailkaart 8

[appellant sub 3]

193. [appellant sub 3] woont aan [locatie 16] te Groessen en stelt dat de geluidhinder ter plaatse van zijn woning feitelijk hoger is dan is berekend, omdat de cumulatie van geluid - in dit geval de geluidbelasting van de Betuwelijn - niet in de berekeningen is betrokken.

193.1. In het Deelrapport specifiek staat in bijlage C1 dat in de huidige situatie voor de woning [locatie 16] het Lden GPP minder dan 50 dB bedraagt. De toekomstige geluidbelasting - als gevolg van het tracébesluit - bedraagt zonder toepassing van geluidmaatregelen 61 dB. Na toepassing van maatregelen - in dit geval een grondwal van 2 m hoog en daarbovenop een geluidscherm van 1 m hoog en 250 m lang en toepassing van tweelaags ZOAB - bedraagt de geluidbelasting 57 dB.

In bijlage B1 bij het Hoofdrapport is de bijdrage per geluidbron inzichtelijk gemaakt. De bijdrage van het hoofdwegennet bedraagt 57 dB, van het onderliggende wegennet 35 dB en van het spoor 51 dB. Dit betekent dat de bijdrage van het hoofdwegennet met 57 dB maatgevend is. De cumulatieve geluidbelasting inclusief maatregelen bedraagt volgens bijlage B1 bij het Hoofdrapport 58 dB.

193.2. Uit de geluidrapporten komt naar voren dat de cumulatie van geluid, ook het geluid als

gevolg van de spoorlijn van de Betuweroute, is betrokken bij de geluidberekeningen voor de woning [locatie 16]. De stelling van [appellant sub 3] dat de cumulatie van geluid niet in de berekeningen is betrokken, mist feitelijke grondslag.

194. [appellant sub 3] stelt dat de minister in de zienswijzennota in het kader van de calamiteitentoerit niet duidelijk is over wat wordt bedoeld met reguliere dagen bij rampenbestrijding. [appellant sub 3] vreest dan ook voor zijn veiligheid als bij ernstige calamiteiten op de toekomstige A15 de hulpverlenings- en rampenbestrijdingsorganisaties uit de reguliere dienst worden gehaald, terwijl de wettelijke aanrijdtijden voor deze dienst nu al niet worden gehaald.

194.1. In paragraaf 3.5 van toelichting bij het tracébesluit staat dat afstemming heeft plaatsgevonden over de veiligheid van het wegontwerp van de A12/A15 tussen Rijkswaterstaat, de hulpdiensten zoals brandweer, ambulance en politie, vertegenwoordigd door de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden (VGGM) en de Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland (VNOG). Deze afstemming is specifiek gericht op de veiligheid van weggebruikers in geval van incidenten/calamiteiten en de bereikbaarheid voor hulpdiensten en het kunnen functioneren daarvan.

Tevens is een aantal maatregelen beschreven die de bereikbaarheid van de Betuweroute voor hulpdiensten waarborgen na realisatie van de doortrekking van de A15 die grotendeels parallel aan de Betuweroute loopt. Bestaande parallel liggende en kruisende openbare infrastructuur wordt gehandhaafd. Op twee locaties komen twee gemeentelijke wegen hierdoor te ver van de Betuweroute af te liggen. Dit gaat om 't Veld tussen de Kampsestraat en de N838 in Lingewaard om Den Oldenhoek tussen de Rijswijksestraat en de Kandiadijk in Duiven. De openbare functie van deze wegen wordt overgenomen door een nieuwe gemeentelijke weg langs de A15. De huidige wegen worden met enkele aanpassingen onttrokken aan het overige verkeer en zijn dan alleen toegankelijk voor hulpdiensten dan wel als onderhoudsweg voor de Betuweroute. In het calamiteiten-/onderhoudspad tussen Kampsestraat en N838 wordt ter hoogte van de Kampsestraat een keerlus aangebracht, aldus de toelichting bij het tracébesluit.

In paragraaf 7.2 van het Deelrapport externe veiligheid staat dat de doortrekking van de A15 een lokale barrièrewerking heeft. Voorbeelden hiervan zijn de aanrijdroutes voor de hulpdiensten naar de Betuweroute. Daarom heeft de Veiligheidsregio een aantal mogelijk te treffen maatregelen geadviseerd ter verbetering van de bereikbaarheid. Een van die maatregelen betreft de calamiteitentoerit nabij de Schralewidsestraat, om zo het veiligheidsniveau van de Betuweroute te behouden. Volgens het advies van de Veiligheidsregio - bijlage 8 bij het Deelrapport externe veiligheid - is het uitgangspunt dat het huidige veiligheidsniveau van de Betuweroute minimaal gehandhaafd blijft, zodat kan worden voldaan aan de geldende prestatie-eisen en veilig repressief kan worden opgetreden bij een calamiteit.

In het Deelrapport externe veiligheid staat ook dat het voor het redden van personen en het blussen van eventuele secundaire branden belangrijk is dat de bebouwde gebieden in de omgeving van de rijksweg bereikbaar zijn voor hulpdiensten. In algemene zin wordt aangenomen dat deze gebieden voldoende bereikbaar zijn voor hulpdiensten.

194.2. Uit de hiervoor weergegeven passages uit de toelichting bij het tracébesluit en het Deelrapport externe veiligheid blijkt dat onderzoek is gedaan naar de bereikbaarheid van de omgeving van de A15 voor de hulpdiensten. Daaruit komt naar voren dat door een aantal maatregelen te treffen - zoals het realiseren van de calamiteitentoerit nabij de Schralewidsestraat - het veiligheidsniveau van de Betuweroute kan worden behouden en dat de bebouwde gebieden in de omgeving van de rijksweg bereikbaar zijn voor hulpdiensten. [appellant sub 3] heeft geen concrete feiten en omstandigheden naar voren gebracht die de Afdeling doen twijfelen aan de juistheid van deze conclusies.

Voor zover [appellant sub 3] vreest voor zijn veiligheid bij een ernstige calamiteit, omdat de hulpverleningsdiensten dan uit de reguliere diensten worden gehaald, betreft dit een extreme situatie. In het Deelrapport externe veiligheid staat dat in een volgende fase door de wegbeheerder daarvoor nog een calamiteitenplan wordt opgesteld.

Het betoog faalt.

195. [appellant sub 3] vreest trillinghinder als gevolg van de aanleg van de A15. Hij stelt dat de minister bij de beoordeling van trillinghinder van een onjuiste ligging van zijn woning is uitgegaan. De minister heeft ten onrechte de gevolgen van trilling voor deze woning niet onderzocht, terwijl de fundering van de woning niet bestand is tegen trillinghinder en uit geohydrologisch onderzoek naar voren komt dat zettingen van de bodem mogelijk zijn als gevolg van de aanleg van de A15.

195.1. Artikel 1, tweede lid, onder e en f, van het tracébesluit luidt:

"e. Tussen kilometer 173.92 en kilometer 175.45 wordt de A15 verdiept op maximaal 6 meter onder maaiveld in een open bakconstructie aangelegd, met uitzondering van het gedeelte tussen kilometer 175.16 en kilometer 175.30, waarbij de A15 verdiept in een gesloten bakconstructie wordt aangelegd.

f. Tussen kilometer 175.45 en kilometer 177.2 wordt de A15 half verdiept (circa 3 meter onder maaiveld) aangelegd. Hierna sluit de A15 aan op het nieuwe knooppunt A15-A12 Oudbroeken."

195.2. De door [appellant sub 3] genoemde trillinghinder als gevolg van de aanleg van de A15 is een uitvoeringsaspect. In de toelichting bij het tracébesluit staat daarover onder meer dat tijdens de realisatie diverse maatregelen worden getroffen om de hinder voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Zo staat in paragraaf 3.9, dat als gevolg van de uitvoering mogelijk trillinghinder kan worden ondervonden en dat deze hinder zoveel mogelijk moet worden beperkt. Bij de keuze van de in te zetten techniek wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de invloed daarvan op het woon- en leefmilieu en tijdens de uitvoeringsfase wordt actief gecommuniceerd met omwonenden.

In paragraaf 8.2 van de toelichting bij het tracébesluit staat dat zetting zich kan voordoen bij de (half)verdiepte ligging van de A15, in het bijzonder tijdens de aanlegfase waarbij grondwaterbemaling aan de orde kan zijn om de (half)verdiepte ligging te realiseren.

Om inzicht te geven in de mogelijke grondwaterstand en de omgevingseffecten daarvan die tijdens de uitvoering kunnen optreden bij een verdiepte of halfverdiepte aanleg van de A15 in beton nabij Groessen en Duiven-Zevenaar is door Arcadis geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn weergegeven in het rapport Geohydrologisch onderzoek doortrekking A15, van 4 november 2014 (hierna: Geohydrologisch onderzoek).

Uit het Geohydrologisch onderzoek blijkt dat risico op zetting aanwezig is, afhankelijk van de uitvoeringsmethode. Het risico beperkt zich tot de directe omgeving van het tracé, tot maximaal ongeveer 600 m.

195.3. De woning van [appellant sub 3] ligt ter hoogte van km 173.000 en de verdiepte ligging wordt aangelegd tussen km 173.92 en km 177.2. Dit volgt uit artikel 1, tweede lid, onder e en f, van het tracébesluit. Dit betekent dat de afstand tussen de woning van [appellant sub 3] en het begin van de verdiepte ligging ongeveer 920 m bedraagt. Dit is 300 m buiten de risicocontour van 600 m tot het tracé waar het mogelijk risico op zetting zich kan voordoen.

195.4. Uit het voorgaande volgt dat de minister de wijze waarop de nadelige gevolgen voor [appellant sub 3] gedurende de uitvoeringswerkzaamheden kunnen worden beperkt, heeft betrokken bij de belangenafweging. De minister heeft zich - mede gelet op de afstand tussen de

woning van [appellant sub 3] en de verdiepte ligging van de A15 - naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de trillinghinder gedurende de uitvoeringswerkzaamheden niet onaanvaardbaar zal zijn en dat geen zettingschade te verwachten valt.

Voor zover [appellant sub 3] nadelige gevolgen ondervindt in de vorm van schade, betreft dit schade die kan worden toegerekend aan de hierboven gestelde hinder. [appellant sub 3] heeft echter niet aannemelijk gemaakt dat deze schade zodanig zal zijn dat de minister ten aanzien van een vergoeding daarvan niet met een verwijzing naar de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 heeft kunnen volstaan.

Het betoog faalt.

[appellanten sub 14]

196. [appellanten sub 14] wonen aan de [locatie 17] te Groessen op een afstand van ongeveer 120 m ten noorden van het nieuwe tracé van de A15 en stellen dat bij de aanleg van de Betuwelijn een geluidscherm is gerealiseerd om de geluidhinder op hun woning te beperken. Op basis van het vertrouwensbeginsel menen zij dat ook nu een geluidscherm geplaatst moet worden. De reductie van stil asfalt staat volgens hen in schril contrast met de reductie van de schermmaatregelen verderop, temeer omdat de toekomstige geluidbelasting op hun woning - inclusief maatregelen - 59 dB zal bedragen.

196.1. Uit bijlage C bij het Deelrapport specifiek komt naar voren dat het tracébesluit - zonder maatregelen - tot een geluidbelasting van 62 dB op de woning van [appellanten sub 14] zal leiden. Geluidonderzoek heeft uitgewezen dat het aanbrengen van tweelaags ZOAB tot een reductie van 3 dB zal leiden, waardoor de toekomstige geluidbelasting 59 dB zal bedragen. Dit is weliswaar hoog, maar dit blijft nog onder de toegestane maximale waarde van 65 dB.

De woning [locatie 17] maakt deel uit van cluster 12a in het Deelrapport specifiek. Voor dit cluster kunnen geen doelmatige aanvullende schermmaatregelen worden getroffen.

196.2. [appellanten sub 14] hebben geen concrete bezwaren naar voren heeft gebracht tegen de wijze waarop de berekeningen en de beoordeling van maatregelen zijn uitgevoerd. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding de minister niet te volgen wat betreft de geluidberekening en de maatregelafweging.

Het betoog faalt.

196.3. Zoals hiervoor onder 29.3 is overwogen, is voor een geslaagd beroep op het vertrouwensbeginsel vereist dat degene die er een beroep op doet aannemelijk maakt dat van de zijde van de overheid toezeggingen of andere uitlatingen zijn gedaan of gedragingen zijn verricht waaruit de betrokkene in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs kon en mocht afleiden of en zo ja, hoe het bestuursorgaan in een concreet geval een bevoegdheid zou uitoefenen.

Dat ten tijde van de aanleg van de Betuweroute een geluidscherm is gerealiseerd ter hoogte van de woning van [appellanten sub 14] is niet aan te merken als een dergelijke toezegging, andere uitlating of gedraging van de overheid.

Reeds hierom faalt het betoog over het vertrouwensbeginsel.

[appellant sub 5]

197. [appellant sub 5] woont en exploiteert een agrarisch bedrijf aan [locatie 18] te Groessen. [appellant sub 5] wenst geluidbeperkende maatregelen in de directe omgeving van zijn woning.

197.1. In artikel 7, tabel 6, van het tracébesluit is gewaarborgd dat ter hoogte van Den Oldenhoek een geluidwal met een hoogte van 2 m waarop een geluidscherm met een hoogte van 1 m wordt geplaatst tussen km 172.937 en km 173.187.

Uit bijlage C1 van het Deelrapport specifiek volgt dat de huidige geluidbelasting L_{den} GPP ter plaatse van de woning [locatie 18] minder dan 50 dB bedraagt. De toekomstige geluidbelasting bedraagt zonder het treffen van maatregelen 61 dB. De toekomstige geluidbelasting bedraagt na het treffen van bovengenoemde maatregelen bij volledige benutting van het geluidproductieplafond 57 dB.

197.2. De Afdeling stelt vast dat [appellant sub 5] geen concrete bezwaren naar voren heeft gebracht tegen de wijze waarop de minister de berekeningen en de beoordeling van maatregelen heeft uitgevoerd. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding de minister niet te volgen wat betreft de geluidberekening en de maatregelafweging.

198. [appellant sub 5] exploiteert een akkerbouwbedrijf en exploiteerde voor 2016 ook een wormenkwekerij. [appellant sub 5] stelt dat op basis van gegevens uit de literatuur en op basis van metingen een indicatie aanwezig is dat als gevolg van het project ViA15 de voormalige locatie van de buitenkweekbakken van zijn wormenkwekerij niet meer geschikt is voor het uitoefenen van een wormenkwekerij. Hij vreest dan ook dat hij zijn wormenkwekerij niet kan hervatten vanwege een toename van zwaar verkeer op de A15 als gevolg van het tracébesluit.

[appellant sub 5] stelt dat hij een aanzienlijk deel van zijn huiskavel zal moeten afstaan, mede met het oog op het realiseren van een aarden wal langs het tracé. Het is nog steeds onduidelijk hoeveel grond hiermee verloren zal gaan. Ook is onduidelijk of er alternatieven zijn die minder grond in beslag nemen. [appellant sub 5] stelt dat hij zoveel grond moet afstaan dat de bewerking van de resterende perceelsgedeelten door landbouwmachines nagenoeg onmogelijk wordt gemaakt. De waardevermindering is daardoor meer dan de waarde van de grond die hij moet afstaan. De onzekerheid over de bruikbaarheid van de percelen en hoeveel bruikbare landbouwgrond verloren gaat, leidt tot rechtsonzekerheid.

198.1. In het "Trillingonderzoek trillingen Wormenkwekerij ViA15", van 14 april 2017, uitgevoerd door Royal HaskoningDHV (hierna: Trillingonderzoek Wormenkwekerij) staat dat de kwekerij in 2016 niet meer in bedrijf was en de buitenkweekbakken niet aanwezig waren. De kweker heeft aangegeven de kwekerij mogelijk weer op te starten. De vrees voor trilling betreft de buitenkweekbakken en de gevreesde schade bestaat eruit dat de wormen onder invloed van trillingen boven de humus in de kweekbakken uitkomen en dientengevolge uitdrogen. Uit het onderzoek volgt dat de prognose voor het zwaar verkeer maximaal $V_{max}=0,09-0,16$ bedraagt. Er zijn nulmetingen verricht ter hoogte van de voormalige buitenkweekbakken. De trillingen als gevolg van de passage van een trein liggen tussen de 4-10 Hz. De hoogst geregistreeerde waarde bedraagt $V_{max}=0,19$. Hiermee is de verwachting van de hoogste maximale waarden van de ViA15 ($V_{max}=0,16$) in ieder geval niet hoger dan de hoogste gemeten waarde als gevolg van passages van treinen in de huidige situatie. Volgens het Trillingonderzoek Wormenkwekerij is mitigatie mogelijk door de afstand tussen een toekomstige buitenkweekbak en de rijbaan te vergroten. Het advies luidt dan ook om de afstand tussen een (toekomstige) buitenkweekbak en de rand van de A15 te vergroten. De minimale afstand waarbij naar verwachting geen effect zal optreden bedraagt ongeveer 100 m, aldus het Trillingonderzoek Wormenkwekerij.

198.2. [appellant sub 5] heeft geen concrete feiten en bezwaren naar voren gebracht tegen het Trillingonderzoek Wormenkwekerij. De Afdeling ziet dan ook geen reden om eraan te twijfelen dat de verwachte trillinghinder vergelijkbaar is met de huidige trillinghinder en dat om het risico op effecten uit te sluiten het mogelijk is om een toekomstige buitenkweekbak op een afstand van 100 m vanaf de rand van de A15 de plaatsen, waardoor bij een eventuele hervatting van de wormenkwekerij negatieve gevolgen op de buitenkweekbakken kunnen worden voorkomen. Deze

beroepsgrond faalt.

198.3. Niet in geschil is dat het ruimtebeslag op het eigendom van [appellant sub 5] 1,46 ha bedraagt van zijn - over drie percelen verdeelde - totaal van ongeveer 6,63 ha. De minister heeft onweersproken gesteld dat daarover op minnelijke wijze overeenstemming is bereikt en dat daarbij ook de consequenties van de bedrijfsvoering zijn betrokken. Ook in zoverre ziet de Afdeling geen reden het besluit onrechtmatig te achten.

199. [appellant sub 5] vreest schade aan zijn woonhuis en de bebouwing op zijn perceel door trilling en bronbemaling als gevolg van de aanleg van het tracé. Hij wenst duidelijkheid over een nulmeting.

199.1. In de toelichting bij het tracébesluit is paragraaf 3.9 "Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase" opgenomen. Daar staat onder meer dat als gevolg van de uitvoering mogelijk trillinghinder kan worden ondervonden en dat deze hinder zoveel mogelijk moet worden beperkt. Bij de keuze van de in te zetten techniek zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de invloed daarvan op het woon- en leefmilieu en tijdens de uitvoeringsfase zal actief worden gecommuniceerd met omwonenden.

199.2. Uit het voorgaande volgt dat de minister de wijze waarop de nadelige gevolgen voor [appellant sub 5] gedurende de uitvoeringswerkzaamheden kunnen worden beperkt, heeft betrokken bij de belangenafweging. De Afdeling ziet geen aanknopingspunten om eraan te twijfelen dat de uitvoeringswerkzaamheden niet tot onaanvaardbare hinder zullen leiden.

Het betoog faalt.

[appellant sub 44]

200. [appellant sub 44] woont aan de [locatie 19] te Groessen op een afstand van ongeveer 450 m ten noordwesten van het nieuwe tracé van de A15. [appellant sub 44] stelt dat ten onrechte geluidschermen ontbreken op de brug over het Pannerdensch Kanaal. Hij wenst schermen van minimaal 3 m hoogte tot aan de Schraleweidsestraat. Daarnaast is het geluid van de Betuweroute ten onrechte niet betrokken bij de geluidberekeningen voor zijn woning.

200.1. Uit bijlage C1 van het Deelrapport specifiek komt naar voren dat in de huidige situatie bij volledige benutting van het geluidproductieplafond de geluidbelasting Lden GPP op de woning van [appellant sub 44] minder dan 50 dB bedraagt. Zonder maatregelen leidt het tracébesluit tot een geluidbelasting van 53 dB, een toename met 3 dB. Geluidonderzoek heeft uitgewezen dat het aanbrengen van tweelaags ZOAB tot een reductie leidt van 3 dB bij de woning, waardoor de toekomstige geluidbelasting voldoet aan de voorkeurswaarde van 50 dB. In het geluidonderzoek is de Betuweroute betrokken.

200.2. In hetgeen [appellant sub 44] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid van de hiervoor vermelde bevindingen van het geluidonderzoek. Daarom bestaat geen reden voor het oordeel dat de minister gehouden was om extra maatregelen te treffen. Gelet op artikel 11.33, zevende lid, onderdeel c, van de Wet milieubeheer en artikel 16, onder a, van de Regeling geluid milieubeheer heeft de minister zich ook terecht op het standpunt gesteld dat onderzoek naar samenloop van geluid in dit geval achterwege kon blijven.

Het betoog faalt.

201. [appellant sub 44] vreest waardedaling van zijn woning en stelt dat hij een verzoek tot nadeelcompensatie zal indienen, zodra het tracébesluit onherroepelijk is.

201.1. Voor zover [appellant sub 44] vreest voor waardedaling van zijn woning stelt de Afdeling

vast dat hij geen concrete feiten en omstandigheden naar voren gebracht die aannemelijk maken dat die waardedaling dusdanig is dat de minister niet in redelijkheid met een verwijzing naar de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 heeft kunnen volstaan.

Indien [appellant sub 44] meent dat hij schade zal lijden in de vorm van waardedaling van zijn woning als gevolg van dit tracébesluit, kan hij ingevolge artikel 18, vierde lid van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding indienen.

Detailkaart 9 bij het tracébesluit (Groessen)

202. [appellant sub 1], [appellant sub 7], [appellant sub 11], [appellant sub 13], [appellant sub 12], [appellant sub 16], [appellante sub 26], [appellant sub 22], [appellant sub 24], [appellante sub 33], [appellant sub 35], [appellant sub 36], en [appellante sub 39] vrezen hydrologische schade en verzakkingen aan gebouwen als gevolg van de uitvoeringswerkzaamheden. Zij stellen dat ten tijde van het tracébesluit onvoldoende inzichtelijk was wat de gevolgen voor hun woningen zullen zijn. Zij betogen in dat kader dat uit het tracébesluit volgt dat gevolgen zich kunnen voordoen tot een afstand van 600 m vanaf het punt van wateronttrekking. Uit paragraaf 4.9.24 van de zienswijzennota kan worden geconcludeerd dat nog steeds geen adequaat onderzoek is uitgevoerd, zodat onvoldoende duidelijk is wat de gevolgen zullen zijn van bemaling en wateronttrekking in een gebied rond het tracé. Voorts vrezen zij trillinghinder en schade aan hun woningen als gevolg van de aanleg van de verdiepte ligging van de A15. Zij stellen dat nadere onderzoeken naar de hydrologische gevolgen en trillinghinder als gevolg van de uitvoeringswerkzaamheden deel hadden moeten uitmaken van het tracébesluit.

Zij stellen dat onduidelijk is wie aansprakelijk is bij schade, de aannemer of de minister. In het licht van deze vraag stellen zij dat het tracébesluit ten onrechte niet voorziet in onderzoeken die als referentiekader voor de werkzaamheden, dus ook voor mogelijke schadebepaling dienen te gelden.

202.1. De minister heeft zich bij de vaststelling van het tracébesluit voor de beoordeling van de effecten tijdens de realisatie onder meer gebaseerd op de Trajectnota/MER, het Geohydrologisch onderzoek Doortrekking A15 van 4 november 2014 (hierna: Geohydrologisch onderzoek) en het Deelrapport waterplan.

In paragraaf 4.6 van het Deelrapport waterplan staat dat in afstemming met de betrokken overheden en waterschappen, daarbij ondersteund door Deltares, gezamenlijk is bepaald wat de (maximale) effecten mogen zijn van zetting en wateronttrekkingen. De belangrijkste risico's zijn in beeld gebracht en dit heeft geleid tot de plaatsing van extra peilbuizen in de omgeving van de verdiepte ligging en een inventarisatie van de omgeving van onder meer de funderingen om een goede meting van de nulsituatie te kunnen verkrijgen.

In de toelichting bij het tracébesluit staat dat de bouw- en aanlegfase tijdelijke hinder voor de omgeving tot gevolg heeft. Mogelijke vormen van hinder zijn trillinghinder, hinder van bouwverkeer en tijdelijke grondwateronttrekking. Deze hinder is betrokken bij de belangenafweging en is aan de orde in de besluitvorming over de vergunningen van het tracébesluit. Dat neemt niet weg dat een aantal hinderbeperkende maatregelen zullen worden getroffen. Zo zal bij de keuze van de in te zetten techniek zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de invloed daarvan op het woon- en leefmilieu, moet het materieel dat bij de bouw en aanleg zal worden ingezet voldoen aan de daaraan gestelde eisen in EU-richtlijnen en zal worden gekozen voor een uitvoeringsmethode voor de aanleg van de (half)verdiepte ligging met beperkte beïnvloeding van de grondwaterstand om omgevingschade te voorkomen dan wel te beperken en zal tijdens de uitvoeringsfase actief worden gecommuniceerd met omwonenden.

202.2. Voor zover appellanten stellen dat alle aspecten met het oog op de gevolgen van uitvoeringswerkzaamheden ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit inzichtelijk moesten

zijn, stelt de Afdeling vast dat in de Trajectnota/MER, het Geohydrologisch onderzoek en het Deelrapport Waterplan op basis van een worstcasescenario onderzoek is uitgevoerd naar de gevolgen van de uitvoeringswerkzaamheden, uitgaande van een werkwijze met wateronttrekking en bronbemalingen. In zoverre heeft de minister de door appellanten genoemde hinderaspecten, zoals trillinghinder en hydrologische gevolgen voor de omgeving, naar het oordeel van de Afdeling inzichtelijk gemaakt. Aan de hand van de voornoemde rapporten heeft de minister zich op het standpunt gesteld dat het risico van dergelijke gevolgen alleen zou spelen tijdens de aanlegfase. Voorts heeft de minister zich op het standpunt gesteld dat de in de rapporten geadviseerde maatregelen, de in de toelichting genoemde maatregelen en de in het tracébesluit gewaarborgde maatregel afdoende zijn en tijdig getroffen kunnen worden ter voorkoming van negatieve effecten op de grondwaterstand of schade aan woningen en de risico's van zetting en schades als beheersbaar aangemerkt. De Afdeling ziet in hetgeen appellanten hebben gesteld geen reden om te twifelen aan de resultaten van de rapporten waarop de minister zich heeft gebaseerd. Gelet op de resultaten van die rapporten kan niet worden gezegd dat de minister zich ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit niet in redelijkheid op het standpunt kon stellen dat de uitvoeringswerkzaamheden niet tot onaanvaardbare trillinghinder en schade en verzakking aan gebouwen zal leiden.

Na de vaststelling van het tracébesluit zijn strengere eisen gesteld door het waterschap Rijn en IJssel op basis van ervaring met het verleggen van leidingen voorafgaand aan de aanleg van de A15. Omdat de Afdeling het besluit beoordeelt naar de datum waarop het is genomen, kan daaraan door haar geen beslissende betekenis worden toegekend. Dat de minister aan de hand van die eisen heeft gezien of en hoe de trillinghinder en/of mogelijke constructieve schade als gevolg van de uitvoeringswerkzaamheden verder beperkt kon worden, maakt dan ook niet dat het tracébesluit onzorgvuldig tot stand is gekomen, dan wel de belangenafweging onzorgvuldig was. De Afdeling merkt nog wel op dat die nadere afweging volgens de minister ertoe heeft geleid dat is besloten de halfverdiepte ligging en de geheel verdiepte ligging van de A15 zonder bemaling en daarmee zonder grondwaterstandsdeling uit te voeren.

202.3. Voor zover appellanten stellen dat het tracébesluit ten onrechte niet voorziet in onderzoeken die als referentiekader voor de werkzaamheden en voor mogelijke schadebepaling dienen te gelden, gaat het om uitvoeringsaspecten. De aannemer is bij de uitvoering gebonden aan geldende wet- en regelgeving. Deze aspecten hoeven niet in een tracébesluit te worden geregeld. Daarnaast betreft de schadebepaling een aparte procedure, zodat dit in een tracéprocedure niet aan de orde kan komen.

Voor zover appellanten stellen dat onduidelijk is waar zij terecht kunnen in het geval van schade, is de Afdeling van oordeel dat artikel 18 van het tracébesluit in samenhang gelezen met artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet voldoende duidelijkheid biedt. Een aanvraag tot nadeelcompensatie kan worden ingediend bij de minister.

[appellant sub 6]

203. [appellant sub 6] is eigenaar van de woning [locatie 20] te Groessen, ter hoogte van km 173.700. De afstand tussen de woning en de toekomstige A15 bedraagt ongeveer 250 m. In het ontwerpbesluit was de verdiepte ligging ter hoogte van zijn woning geprojecteerd, maar die is nu 500 m verschoven, waardoor de geluidssituatie bij zijn woning is verslechterd. [appellant sub 6] wenst daarom een extra geluidsscherm om de geluidhinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

Voorts verwacht hij dat de uitstoot van fijnstof nadelige gevolgen kan hebben voor zijn gezondheid. De gezondheidsrisico's voor mensen die in de nabijheid van een snelweg wonen, zijn groot, aldus [appellant sub 6].

Hij vreest waardedaling van zijn woning vanwege geluidhinder als gevolg van het tracébesluit en wenst vergoeding van vermogensschade.

203.1. Uit bijlage C1 van het Deelrapport specifiek volgt dat de huidige geluidbelasting Lden GPP minder dan 50 dB bedraagt. De toekomstige geluidbelasting op de woning [locatie 20] bedraagt bij volledige benutting van het geluidproductieplafond zonder het treffen van maatregelen 57 dB.

In paragraaf 7.2.5 van het Deelrapport specifiek staat dat voor de woningen aan de Kerkkokers en de kern van Groessen vanuit het ViA15 project de toezegging is gedaan om in het tracébesluit te streven naar vergelijkbare of lagere geluidbelastingen dan in het ontwerp-tracébesluit. De geluidbelastingen zijn hier in de toekomstige situatie met het project hoger dan in het ontwerp-tracébesluit, omdat de weg vanwege aanpassingen vanuit de aanvullende bestuursovereenkomst langer op maaiveldhoogte blijft liggen. Met een afschermdoel met een lengte van 430 m en een hoogte van 3 m op de wal, ter hoogte van de woningen aan de Kerkkokers 35 en 50, wordt een met het ontwerp-tracébesluit vergelijkbaar geluidniveau bereikt. Kerkkokers 35 komt 1 dB hoger uit en de geluidbelasting bij Kerkkokers 50 wordt 1 dB lager. De maatregel zou over een groot deel meer dan 3 m hoog, bovenop de geluidwal, moeten worden uitgevoerd om ook de verhoging van 1dB bij Kerkkokers 35 weg te nemen. In plaats van een ophoging van het 3 m hoge scherm is in aanvulling op het doelmatige pakket gekozen voor een verlenging van het schermdeel met een hoogte van 3 m. Hiermee wordt voor meer woningen in cluster 12c een geluidreductie behaald dan met een nog verdere ophoging van het 3 m hoge schermdeel, aldus het Deelrapport specifiek.

Het tracébesluit voorziet ter hoogte van Kerkkokers en de kern Groessen in een geluidwal met een hoogte van 2 m waarop een geluidscherm met een hoogte van 3 m wordt geplaatst met een lengte van 430 m tussen km 173.79 en km 174.215 langs de A15.

De toekomstige geluidbelasting bedraagt - na toepassing van tweelaags ZOAB en het plaatsen van bovengenoemde geluidwal met scherm - 52 dB, een reductie van 5 dB ten opzichte van 57 dB. Dit is 2 dB hoger dan de wettelijke voorkeurswaarde. De toekomstige cumulatieve geluidbelasting bedraagt eveneens 52 dB.

[appellant sub 6] heeft geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de berekening van de geluidbelasting en de maatregelenafweging. De Afdeling ziet dan ook geen reden de minister niet te volgen in het standpunt dat een cumulatieve geluidbelasting van 52 dB niet tot een onaanvaardbare situatie voor [appellant sub 6] zal leiden.

203.2. Het tracébesluit zal voor [appellant sub 6] tot een verandering van zijn woonomgeving leiden, maar gelet op de afstand tussen de woning van [appellant sub 6] van ruim 250 m en de ligging van de A15, heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het niet aannemelijk is dat deze verandering tot een dusdanige onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat zal leiden dat de gezondheid in het geding is. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat hiervoor over het aspect luchtkwaliteit is overwogen dat ook in de toekomstige situatie aan de wettelijke grenswaarden kan worden voldaan. Voorts zijn de cumulatieve effecten van een aantal aspecten betrokken in de in de Trajectnota/MER uitgevoerde gezondheidsscreening volgens de GES-methode, uit de resultaten waarvan naar voren komt dat over het algemeen de milieugezondheidssituatie nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

203.3. Het is niet uitgesloten dat het tracébesluit tot een waardevermindering van de woning van [appellant sub 6] zal leiden. [appellant sub 6] heeft echter niet aannemelijk gemaakt dat deze zodanig zal zijn dat de minister voor een vergoeding van de eventuele schade niet met een verwijzing naar de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 heeft kunnen volstaan.

Het betoog van [appellant sub 6] faalt.

[appellant sub 11]

204. [appellant sub 11] woont aan de [locatie 21] te Groessen op ongeveer 125 m vanaf de grens van het tracébesluit en stelt dat de in het tracébesluit voorziene geluidmaatregelen niet toereikend zijn.

204.1. In de toelichting bij het wijzigingsbesluit staat dat voor de woningen aan de Kerkakkers en de kern van Groessen de toezegging is gedaan om te streven naar vergelijkbare of lagere geluidbelastingen zoals opgenomen in het ontwerp-tracébesluit, vanwege het later starten van de verdiepte ligging ten opzichte van de verdiepte ligging zoals opgenomen in het ontwerp-tracébesluit.

Het wijzigingsbesluit voorziet daarom in artikel 5 in een wal van 2 m hoog en een 3 m hoog scherm over een lengte van 430 m.

Uit bijlage C1 van het Deelrapport specifiek volgt dat de toekomstige geluidbelasting zonder aanvullende maatregelen 58 dB zal bedragen. Na het treffen van bronmaatregelen en eindmaatregelen, bedraagt de toekomstige geluidbelasting 50 dB, zodat aan de voorkeurswaarde van 50 dB kan worden voldaan.

204.2. [appellant sub 11] heeft geen concrete bezwaren tegen de wijze van berekenen van de geluidbelasting en de maatregelafweging aangevoerd. De Afdeling ziet dan ook geen reden de minister niet te volgen in het standpunt dat de maatregelen toereikend zijn om aan de geldende voorkeurswaarde van 50 dB te kunnen voldoen.

Het betoog faalt.

205. [appellant sub 11] stelt dat het tracébesluit tot ernstige aantasting van zijn woon- en leefklimaat zal leiden, mede door de cumulatie van geluid. Het wonen in het buitengebied is voor hem een bewuste keuze, omdat hij in rust wil wonen en leven. Het is volgens hem bekend dat geluid van een snelweg een negatieve invloed heeft op mensen en met name op kinderen. De uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg van het tracébesluit baart [appellant sub 11] zorgen voor de gezondheid. Hij wenst extra maatregelen ter bescherming van de gezondheid.

[appellant sub 11] vreest tevens voor waardevermindering van zijn woning als gevolg van het tracébesluit.

205.1. Het tracébesluit zal voor [appellant sub 11] tot een verandering van zijn woonomgeving leiden. De Afdeling constateert dat ter plaatse van de woning van [appellant sub 11] - na het treffen van geluidmaatregelen - aan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB kan worden voldaan. Voorts volgt uit de NSL Monitoringstool dat aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit kan worden voldaan. De cumulatieve effecten van luchtkwaliteit en geluid zijn betrokken in de in de Trajectnota/MER uitgevoerde gezondheidsscreening volgens de GES-methode. Uit de resultaten daarvan komt naar voren dat over het algemeen de milieugezondheidssituatie nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome ontwikkeling, dit is de situatie die zou ontstaan als de ViA15 niet wordt aangelegd. In hetgeen [appellant sub 11] naar voren heeft gebracht, ziet de Afdeling geen grond om de bevindingen in deze rapporten voor onjuist te houden. Gelet hierop heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het tracébesluit in zoverre voor [appellant sub 11] niet zal leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat, dan wel tot onaanvaardbare schadelijke gevolgen voor de gezondheid.

Het is niet uitgesloten dat het tracébesluit tot een waardevermindering van de woning van

[appellant sub 11] zal leiden. [appellant sub 11] heeft echter geen concrete omstandigheden naar voren gebracht aan de hand waarvan moet worden geoordeeld dat deze waardedaling zodanig zal zijn dat de minister voor een vergoeding van eventuele schade niet met een verwijzing naar de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 heeft kunnen volstaan.

Het betoog van [appellant sub 11] faalt.

[appellant sub 18]

206. [appellant sub 18] woont aan de [locatie 22] te Groessen. Voor de aanleg van de snelweg A15 dient hij ruim 533 m² van de tuin af te staan en 275 m² van de oprit. De snelweg is op enkele tientallen meters van zijn woning geprojecteerd. Tussen de snelweg en de woning wordt een lage grondwal aangelegd. [appellant sub 18] stelt dat de geluidhinder ter plaatse aanzienlijk toeneemt en dat er weinig akoestische maatregelen worden getroffen waardoor de woon- en leefsituatie aanzienlijk zal verslechteren.

De snelweg A15 komt volgens [appellant sub 18] zo dicht bij de woning te liggen, dat verwacht wordt dat de uitstoot van fijnstof in en rondom de woning tot nadelige gevolgen voor de gezondheid zal leiden. [appellant sub 18] vreest ook voor lichtoverlast door voorbijrijdende auto's en vrachtwagens. Onduidelijk is op welke wijze de weerkaatsing van licht op het geluidscherm van de Betuweroute als gevolg van langrijdende auto's en vrachtwagens zal worden beperkt.

[appellant sub 18] stelt verder dat er ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar het risico van trillingen en schade in en aan de woning. Hij ervaart in de huidige situatie al trillinghinder als gevolg van zware dieseltreinen die over de Betuwelijn rijden. Hij vreest cumulatie van trilling als gevolg van de nieuwe A15. In de zienswijzennota staat dat er geen wettelijke normen zijn waaraan het trillingsniveau veroorzaakt door wegverkeer moet voldoen, maar dat mogelijke hindereffecten van trillingen kunnen optreden in de directe nabijheid van de snelweg als ook bij viaducten en bruggen. Beide situaties zijn volgens [appellant sub 18] aan de orde.

[appellant sub 18] concludeert dat de nadelige gevolgen dusdanig zijn dat geen sprake meer is van een leefbare situatie in en rondom de woning. Volgens hem is uitkoop op basis van volledige schadeloosstelling van de woning met schuren en tuin de enige optie.

206.1. De minister stelt dat op het nieuwe tracé geen wegverlichting wordt aangebracht en dat verlichting van voertuigen wordt afgeschermd door de grondwal die langs de A15 wordt aangelegd. Voor vrees voor weerkaatsing van licht door het geluidscherm van de Betuweroute bestaat volgens de minister geen grond omdat dat het geluidscherm op een afstand van ongeveer 30 m van de rand van de wegverharding van de zuidelijke rijbaan van de A15 en ongeveer 100 m van de woning van [appellant sub 18] staat. De A15 komt parallel te liggen aan het geluidscherm van de Betuweroute, dat is begroeid met planten.

De minister stelt voorts dat trillinghinder alleen optreedt binnen een afstand van 50 m tot de weg in de directe nabijheid van viaducten en bruggen. De minister stelt dat een spoorweg niet vergelijkbaar is met een snelweg wat betreft trillinghinder. De aslast van voertuigen op snelwegen is over het algemeen lager dan de aslast van goederentreinen en de zogenoemde 'aanstootpunten' die trillingen kunnen veroorzaken bij een snelweg zijn anders dan bij een spoorweg. Bij een spoorweg zijn aanstootpunten aanwezig in de vorm van ongelijkheden in de overgang tussen spoorstaven en in de wisselstraten. Daarnaast is er de invloed van harde stalen wielen, terwijl auto's op luchtbanden rijden. Dat geeft minder trilling. Bij een auto(snel)weg kan met name sprake zijn van 'aanstoting' bij voegovergangen in kunstwerken of tussen een ligging op een aardebaan en een kunstwerk.

206.2. De woning van [appellant sub 18] ligt ten noorden van het nieuwe tracé van de A15 ter hoogte van km 173.5. De afstand tussen de woning van [appellant sub 18] en de grens van het

tracébesluit bedraagt ongeveer 25 m, de afstand tussen de woning en de wegdekverharding van de A15 bedraagt ongeveer 50 m.

206.3. Uit bijlage C1 van het Deelrapport specifiek volgt dat de toekomstige geluidbelasting van de woning van [appellant sub 18] vanwege de A15 zonder aanvullende maatregelen bij volledige benutting van het geluidproductieplafond 66 dB bedraagt. Door toepassing van tweelaags ZOAB en het aanleggen van een grondwal zal de geluidbelasting met 4 dB afnemen naar 62 dB.

In de huidige situatie is er geen snelweg, maar wel een spoorweg op een afstand van ongeveer 130 m vanaf de woning. De toekomstige cumulatieve geluidbelasting bedraagt - inclusief te treffen maatregelen - ook 62 dB. De bijdragen van de afzonderlijke geluidbronnen zijn als volgt:

- het hoofdwegennet: 62 dB
- het onderliggende wegennet: 40 dB (zonder aftrek);
- het spoor: 53 (omgerekend 49 dB);
- scheepvaart: 25 dB.

206.4. De Afdeling stelt vast dat het tracé leidt tot een hogere geluidbelasting van de woning van [appellant sub 18]. De wettelijk toegestane maximale geluidbelasting bij de vaststelling van een geluidproductieplafond - 65 dB - wordt echter niet overschreden. Ook de luchtkwaliteit verslechtert maar de wettelijk vastgesteld grenswaarden worden niet overschreden.

Gelet op hetgeen de minister daarover onweersproken heeft gesteld, staat voor de Afdeling vast dat voor een toename van licht- en trillinghinder niet hoeft te worden gevreesd.

206.5. Op basis van het voorgaande is aannemelijk dat het tracébesluit zal leiden tot een verandering van de woonomgeving van [appellant sub 18]. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister zich echter in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat dat het tracébesluit voor [appellant sub 18] niet zal leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

Het is niet uitgesloten dat het tracébesluit tot een waardevermindering van de woning van [appellant sub 18] zal leiden. [appellant sub 18] heeft echter geen concrete omstandigheden naar voren gebracht aan de hand waarvan moet worden geoordeeld dat deze waardedaling zodanig zal zijn dat de minister voor een vergoeding van eventuele schade niet met een verwijzing naar de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 heeft kunnen volstaan.

Het betoog faalt.

[appellanten sub 43]

207. [appellanten sub 43] wonen aan de [locatie 23] te Groessen op een afstand van ongeveer 200 m van het nieuwe gedeelte van de A15. Zij stellen dat wonen in het buitengebied voor hen een bewuste keuze is, omdat zij willen wonen en leven in rust en in een gezonde leefomgeving. De cumulatieve geluidseffecten en de uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg van het tracébesluit leiden volgens hen tot aantasting van die rust en gezonde leefomgeving. De aanleg van het tracébesluit zal ook tot waardevermindering van de woning leiden, aldus [appellanten sub 43].

207.1. Het tracébesluit zal voor [appellanten sub 43] tot een verandering van hun woonomgeving leiden. Uit de in het Deelrapport specifiek uitgevoerde geluidberekeningen volgt dat de geluidbelasting in de huidige situatie bij volledige benutting van het geluidproductieplafond ter plaatse van de woning [locatie 23] minder dan 50 dB bedraagt. De toekomstige geluidbelasting bedraagt zonder het treffen van maatregelen 57 dB. Door het treffen van het maatregelenpakket,

bestaande uit tweelaags ZOAB en een wal van 2 m hoog en een 3 m hoog scherm over een lengte van 430 m - bij volledige benutting van het geluidproductieplafond - zal de toekomstige geluidbelasting 50 dB bedragen. Dit betekent dat aan de geldende voorkeurswaarde kan worden voldaan. Voorts volgt uit de NSL Monitoringstool dat aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit kan worden voldaan. De cumulatieve effecten van luchtkwaliteit en geluid zijn betrokken in de in de Trajectnota/MER uitgevoerde gezondheidsscreening en uit de resultaten daarvan naar voren komt dat over het algemeen de milieugezondheidssituatie nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

In hetgeen [appellanten sub 43] hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen grond om aan de juistheid van voormelde bevindingen te twijfelen. Gelet hierop heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het tracébesluit in zoverre niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat, dan wel tot onaanvaardbare schadelijke gevolgen voor de gezondheid zal leiden.

207.2. Niet uitgesloten is dat het tracébesluit tot een waardedaling van de woning van [appellanten sub 43] zal leiden. [appellanten sub 43] hebben naar het oordeel van de Afdeling echter niet aannemelijk gemaakt dat die waardedaling dusdanig zal zijn dat de minister niet in redelijkheid naar de nadeelcompensatieregeling heeft kunnen verwijzen.

Het betoog van [appellanten sub 43] faalt.

[appellant sub 25]

208. [appellant sub 25] woont aan [locatie 24] te Groessen en voert - onder verwijzing naar de resultaten van een door hem uitgevoerde meting - aan dat de geluidbelasting bij zijn woning uitkomt boven de 50 dB, terwijl het projectbureau aangeeft dat deze in de toekomstige situatie lager zal zijn dan 50 dB. Zijn woning is ten onrechte niet betrokken in de geluidrapporten, aldus [appellant sub 25].

208.1. De woning van [appellant sub 25] ligt op een afstand van ongeveer 180 m ten noorden van het nieuwe tracé van de A15 ter hoogte van km 174.300. Ter hoogte van de woning buigt de A15 af richting Helhoek en wordt de A15 verdiept aangelegd in een open bakconstructie.

Het tracébesluit voorziet in artikel 7 in tabel 6 ter hoogte van de woning van [appellant sub 25] in een scherm van 2 m hoog en 160 m lang tussen km 174.215 en km 174.315.

208.2. Bijlage C1 van het Deelrapport specifiek bevat een overzicht van de geluidgevoelige bestemmingen. Uit dat overzicht volgt dat de woning [locatie 24] is betrokken in het geluidonderzoek en dat de toekomstige geluidbelasting zonder aanvullende maatregelen 53 dB zal bedragen. Na het treffen van bronmaatregelen en eindmaatregelen, in dit geval het toepassen van tweelaags ZOAB en het aanbrengen van een scherm van 2 m hoog en 160 m lang, bedraagt de toekomstige geluidbelasting 48 dB en blijft de toekomstige geluidbelasting onder de voorkeurswaarde van 50 dB.

208.3. De Afdeling stelt vast dat, anders dan [appellant sub 25] meent, zijn woning is betrokken in het geluidonderzoek. [appellant sub 25] heeft geen concrete bezwaren over de wijze van berekenen en de maatregelafweging aangevoerd. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet daarop mocht baseren. Aan de resultaten van de door [appellant sub 25] zelf uitgevoerde meting komt in dit verband geen beslissende betekenis toe. De toekomstige geluidbelasting als hier aan de orde kan nu immers nog niet worden gemeten, maar alleen worden beoordeeld aan de hand van een rekenmodel.

209. [appellant sub 25] stelt dat twee leden van het gezin astmapatiënt zijn en blijvend lichamelijk letsel zullen oplopen als gevolg van het tracébesluit. Door aanpassing van de ligging van het tracé

ten opzichte van het ontwerp, zal de situatie ter plaatse van hun woning zowel wat betreft geluidhinder als luchtkwaliteit verslechteren, aldus [appellant sub 25].

209.1. Het tracébesluit zal voor [appellant sub 25] tot een verandering van zijn woonomgeving leiden. Uit bijlage C1 van het Deelrapport specifiek volgt dat de toekomstige geluidbelasting ter plaatse van de woning [locatie 24] - na het treffen van maatregelen - 48 dB zal bedragen. Hiermee blijft de toekomstige geluidbelasting onder de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB. Voorts volgt uit de NSL Monitoringstool dat aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit kan worden voldaan. De cumulatieve effecten van luchtkwaliteit en geluid zijn betrokken in de in de Trajectnota/MER uitgevoerde GES gezondheidsscreening en uit de resultaten daarvan komt naar voren dat over het algemeen de milieugezondheidssituatie nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

In hetgeen [appellant sub 25] heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen reden om te twijfelen aan deze bevindingen. Gelet hierop heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het tracébesluit voor [appellant sub 25] in zoverre niet zal leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat, dan wel tot onaanvaardbare schadelijke gevolgen voor de gezondheid.

210. [appellant sub 25] vreest scheurvorming in zijn woning door daling van de grondwaterstand als gevolg van graaf- en heikwerkzaamheden. Het is volgens hem onduidelijk hoe de minister zal omgaan met de hinder voor omwonenden tijdens de realisatiefase.

[appellant sub 25] stelt voorts dat bij aankoop van de woning in 2008 in reactie op navraag is bevestigd dat de doortrekking van de A15 aan de andere zijde van de Betuwelijn was voorzien. De gemeente heeft volgens hem destijds onjuiste informatie verstrekt, maar het blijkt onmogelijk om de gemeente Duiven aansprakelijk te stellen. Nu het tracé dichterbij zijn woning is geprojecteerd, zal dit tot onverkoopbaarheid en dus tot financiële schade leiden. De totale bouwkosten waren € 530.000,00 en hij stelt dat de prijs reeds is gedaald naar € 429.000,00. Hij vraagt zich af waar hij zijn verlies kan claimen.

210.1. De door [appellant sub 25] genoemde hinderaspecten als gevolg van de bouw- en graafwerkzaamheden, zoals een lage grondwaterstand en schade als gevolg daarvan betreffen uitvoeringsaspecten.

In de toelichting bij het tracébesluit staat dat de bouw- en aanlegfase tijdelijke hinder voor de omgeving tot gevolg heeft. Mogelijke vormen van hinder zijn trillinghinder, hinder van bouwverkeer en tijdelijke grondwateronttrekking. Deze hinder is betrokken bij de belangenafweging en is aan de orde in de besluitvorming over de vergunningen van het tracébesluit. Dat neemt niet weg dat een aantal hinderbeperkende maatregelen zullen worden getroffen. Zo zal bij de keuze van de in te zetten techniek zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de invloed daarvan op het woon- en leefklimaat, moet het materieel dat bij de bouw en aanleg zal worden ingezet voldoen aan de daaraan gestelde eisen in EU-richtlijnen en zal worden gekozen voor een uitvoeringsmethode voor de aanleg van de (half)verdiepte ligging met beperkte beïnvloeding van de grondwaterstand om omgevings schade te voorkomen dan wel te beperken en zal tijdens de uitvoeringsfase actief worden gecommuniceerd met omwonenden.

210.2. Uit het vorenstaande volgt dat onderzoek is gedaan naar het risico op hinder en mogelijke schade als gevolg van het realiseren van de verdiepte ligging van de A15. [appellant sub 25] heeft geen feiten en omstandigheden naar voren gebracht op grond waarvan moet worden betwijfeld dat de geadviseerde maatregelen en de in de toelichting genoemde maatregelen en de in het tracébesluit in artikel 4, zevende lid, geborgde maatregel niet mogelijk zijn of dat deze maatregelen niet afdoende zijn en tijdig getroffen kunnen worden ter voorkoming van onaanvaardbare negatieve effecten op de grondwaterstand of schade aan zijn woning. Overigens heeft de minister medegedeeld dat een werkwijze zal worden gehanteerd zonder bemaling en

grondwateronttrekking, zodat dit in zoverre niet tot grondwaterstandsaling zal leiden.

210.3. Voor zover [appellant sub 25] nadelige gevolgen ondervindt in de vorm van schade, betreft dit mogelijk schade die kan worden toegerekend aan de hierboven gestelde hinder. Voorts is niet uitgesloten dat het tracébesluit tot een waardevermindering van de woning van [appellant sub 25] zal leiden. Hetgeen [appellant sub 25] daarover naar voren heeft gebracht acht de Afdeling niet van dien aard dat de minister daarvoor niet met een verwijzing naar de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 heeft kunnen volstaan.

Het betoog faalt.

[appellanten sub 17]

211. [appellanten sub 17] wonen aan het St Isidorusplein te Groessen en vrezen schade aan hun woning als gevolg van de uitvoering van de bouwwerkzaamheden. Ter hoogte van de woning van [appellanten sub 17] wordt de A15 in een tunnelbak op 6 m diepte aangelegd. Hiervoor is onttrekking van het grondwater en het nodige boor- en heiwerk noodzakelijk. De verantwoordelijkheid voor deze schade ligt bij de aannemer, maar het is onduidelijk wat er gebeurt wanneer schade ontstaat. Gelet op de ervaringen in Groningen met de aardbevingsschade hebben zij weinig vertrouwen. [appellanten sub 17] willen dat de minister verantwoordelijk blijft. Zij wensen aanscherping van het tracébesluit op dit punt.

211.1. In het Geohydrologisch onderzoek is inzicht gegeven in de mogelijke effecten op de grondwaterstand en de omgevingseffecten daarvan die tijdens de uitvoering kunnen optreden bij een verdiepte of halfverdiepte ligging van de A15 in beton. In de conclusie staat dat het risico op zetting aanwezig is, afhankelijk van de uitvoeringsmethode. Het risico beperkt zich tot de omgeving van het tracé, tot een afstand van ongeveer maximaal 600 m. Het is volgens de conclusie van het Geohydrologisch onderzoek noodzakelijk om nader onderzoek te doen en/of tijdens de uitvoering te monitoren of zetting optreedt.

In paragraaf 4.6 van het Deelrapport waterplan staat dat het risico op schade als gevolg van zetting wordt beheerst door de juiste keuze in uitvoeringswijze in combinatie met nader onderzoek, communicatie met omgeving en partijen en monitoring. Rijkswaterstaat zal in overleg met de betrokken overheden en waterschappen bepalen wat de (maximale) effecten mogen zijn van zettingen en wateronttrekkingen. De belangrijkste risico's zijn in beeld gebracht en dit heeft geleid tot de plaatsing van onder andere extra peilbuizen in de omgeving van de verdiepte ligging en een inventarisatie van de funderingen in de omgeving. Zo kan een goede meting van de nul-situatie worden uitgevoerd.

211.2. [appellanten sub 17] wonen op een afstand van ongeveer 350 m noordelijk van het nieuwe tracé van de A15 ter hoogte van km 174.800. Ter hoogte van [appellanten sub 17] wordt de A15 verdiept aangelegd in een open bakconstructie.

Uit het bovenstaande volgt dat onderzoek is gedaan naar het risico op schade als gevolg van het realiseren van de verdiepte ligging van de A15. [appellanten sub 17] hebben geen feiten en omstandigheden naar voren gebracht die de Afdeling aanleiding geven om eraan te twijfelen dat de geadviseerde maatregelen, de in de toelichting genoemde maatregelen en de in het tracébesluit geborgde maatregel niet mogelijk zijn of dat deze maatregelen niet afdoende zijn en niet tijdig getroffen kunnen worden ter voorkoming van negatieve effecten of schade aan hun woning. Overigens heeft de minister heeft medegedeeld dat een werkwijze zonder onttrekking van grondwater zal worden gehanteerd.

212. [appellanten sub 17] vrezen aantasting van hun woon- en leefklimaat. Nu wonen zij landelijk met uitzicht op aangrenzende weilanden met vee, maar in de toekomst komt er een snelweg op een afstand van 350 m van hun woning. Deze aantasting kan niet door een vergoeding worden

gecompenseerd. Zij wensen daarom zodanige maatregelen dat zij het drukke verkeersgebruik van de weg niet zullen ervaren. Zij vrezen waardedaling van hun woning als gevolg het tracébesluit.

212.1. Ingevolge artikel 1, tweede lid, onder e, van het tracébesluit wordt de A15 ter hoogte van de woning van [appellanten sub 17] verdiept aangelegd in een open-bakconstructie. Artikel 12 van het tracébesluit voorziet van km 172.3 tot km 175.1 - ter hoogte van de woning van [appellanten sub 17] - aan weerszijden van de verdiepte ligging van de A15 in de aanleg van grondwallen met een houtwal en enkele bosschages om zo de weg aan het zicht te onttrekken en een landschappelijke inpassing te waarborgen.

212.2. Het tracébesluit zal voor [appellanten sub 17] tot een verandering van hun woonomgeving leiden. Gelet op de afstand van ruim 350 m tussen de woning van [appellanten sub 17], de verdiepte ligging van de A15 ter hoogte van de woning en de in artikel 12 van het tracébesluit voorziene inpassingsmaatregelen heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het niet aannemelijk is dat deze verandering tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van [appellanten sub 17] zal leiden.

212.3. Het is niet uitgesloten dat het tracébesluit tot een waardevermindering van de woning van [appellanten sub 17] zal leiden. Zij hebben echter niet aannemelijk gemaakt dat deze waardedaling zodanig zal zijn dat de minister daarvoor niet met een verwijzing naar de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 heeft kunnen volstaan.

Het betoog van [appellanten sub 17] faalt.

[appellant sub 28] en anderen

213. [appellant sub 28] en anderen wonen en zijn met de Praktijk voor Gezondheidsbevordering gevestigd aan de [locatie 25] te Groessen en zij vrezen schade aan hun woning en mogelijk ook aan het praktijkgebouw als gevolg van het wegpompen van grondwater en veelvuldig en langdurig zwaar bouwverkeer dat langs hun woning zal rijden. Zij wijzen erop dat de woning rond 1740 is gebouwd en gevoelig is voor verzakkingen en trillingen. Recent heeft de Gasunie voor de aanleg van een grote distributieleiding in de Beerenclauwstraat grondwater weggepompt en dit heeft tot schade aan de woning geleid. De diepte van die gasleiding was minder dan de inpassingswerkzaamheden van de A15 zullen vergen en de desbetreffende gasleiding moet als gevolg van de aanleg van de A15 weer worden verlegd.

213.1. De woning van [appellant sub 28] en anderen ligt ter hoogte van km 175.090. Uit artikel 1, tweede lid, sub e van het tracébesluit volgt dat op een afstand van 460 van die woning de A15 verdiept op maximaal 6 m onder maaiveld wordt aangelegd.

213.2. De door [appellant sub 28] en anderen genoemde hinderaspecten als gevolg van de bouwwerkzaamheden, zoals verkeershinder als gevolg van bouwverkeer betreffen uitvoeringsaspecten.

In het Geohydrologisch onderzoek is inzicht gegeven in de mogelijke effecten op de grondwaterstand en de omgevingseffecten daarvan die tijdens de uitvoering kunnen optreden bij een verdiepte of halfverdiepte ligging van de A15 in beton.

Uit paragraaf 4.6 van het Deelrapport waterplan van 15 februari 2017 komt naar voren dat extra peilbuizen in de omgeving van de verdiepte ligging zijn geplaatst en dat een inventarisatie van de funderingen in de omgeving is gemaakt, zodat een goede nulmeting kan worden uitgevoerd.

In de toelichting bij het tracébesluit staat dat de uitvoeringswerkzaamheden tot hinder kunnen leiden, maar dat die hinder zoveel mogelijk moet worden beperkt en daarom tijdens de realisatie diverse maatregelen zullen worden getroffen om de hinder voor omwonenden zoveel mogelijk te

beperken.

213.3. Gelet op het voorgaande stelt de Afdeling vast dat onderzoek is gedaan naar het risico op schade als gevolg van de verdiepte ligging van de A15 en dat de minister de wijze waarop de nadelige gevolgen voor [appellant sub 28] en anderen gedurende de uitvoeringswerkzaamheden kunnen worden beperkt, heeft betrokken bij de belangenafweging. [appellant sub 28] en anderen hebben geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de bevindingen van de minister. Gelet op de geadviseerde maatregelen, de in de toelichting genoemde maatregelen en de in artikel 4 van het tracébesluit geborgde maatregelen, de afstand van 460 m tussen de woning van [appellant sub 28] en anderen en de voorziene verdiepte ligging en gelet op de afstand van 600 m tussen de woning en de te verleggen gasleidingen, ziet de Afdeling geen aanleiding eraan te twijfelen dat deze maatregelen afdoende zijn en tijdig getroffen kunnen worden ter voorkoming van schade aan de woning. Overigens heeft de minister medegedeeld dat inmiddels is besloten voor de uitvoering van de verdiepte bakconstructie een werkwijze zonder onttrekking van grondwater te hanteren.

Het betoog faalt.

[appellant sub 35]

214. [appellant sub 35] woont aan de [locatie 26] te Groessen en stelt dat hij nu al aan de zuidzijde van en direct naast een drukke spoorwegverbinding woont. Hij betoogt dat zijn woning als gevolg van het tracébesluit ook nog eens aan de rand van een open tunnelbak voor het autoverkeer op de A15 zal liggen. Hij vreest zodanige hinder als gevolg van de cumulatie van onder meer geluidhinder, stankhinder en de uitstoot van fijnstof dat geen sprake meer kan zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in en rond zijn woning. Een goede ruimtelijke ordening is volgens hem meer dan het alleen voldoen aan verschillende (milieu)normen. [appellant sub 35] wenst in overleg te treden met de minister, zodat de minister alsnog tot aankoop of verplaatsing van zijn woning overgaat.

214.1. Uit de in het Deelrapport specifiek uitgevoerde geluidberekeningen volgt dat de geluidbelasting Lden GPP in de huidige situatie bij volledige benutting van het geluidproductieplafond ter plaatse van de woning [locatie 26] minder dan 50 dB bedraagt en dat de toekomstige geluidbelasting door het treffen van bron- en eindmaatregelen - bij volledige benutting van het geluidproductieplafond - 53 dB zal bedragen. In artikel 7, tabel 5, van het tracébesluit staat vermeld dat op de hoofdrijbanen van de A15, links en rechts, ter plaatse tweelaags ZOAB wordt toegepast. In tabel 6 van dat artikel staat vermeld dat tussen km 175.13 en 175.15 een scherm van 1 m hoog langs de verdiepte ligging bij Helhoek wordt geplaatst, en ook tussen km 175.07 en 175.12.

Zonder het treffen van maatregelen zou de geluidbelasting op de woning van [appellant sub 35] 56 dB bedragen.

Er is ook onderzoek uitgevoerd naar de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 35]. Uit bijlage B1 bij het Hoofdrapport komt naar voren dat de bijdrage van het spoor met 59 dB (omgerekend 55 dB) maatgevend is. De toekomstige cumulatieve geluidbelasting zal - met het treffen van de hiervoor genoemde maatregelen - 57 dB bedragen.

214.2. Niet in geschil is dat het tracébesluit voor [appellant sub 35] tot een verandering van zijn woonomgeving zal leiden waardoor hij meer hinder kan ervaren dan nu het geval is. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met het realiseren van het tracé dan aan het belang van [appellant sub 35] bij het behoud van de bestaande situatie. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat wat betreft geluid en luchtkwaliteit wordt voldaan aan de wettelijke vereisten en dat de tunnelbak nabij de woning van een deksel wordt voorzien. De cumulatieve effecten van

luchtkwaliteit en geluid zijn betrokken in de in de Trajectnota/MER uitgevoerde gezondheidsscreening volgens de GES-methode. Uit de resultaten daarvan komt naar voren dat over het algemeen de milieugezondheidssituatie nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome ontwikkeling, dit is de situatie zonder aanleg van de ViA15. De Afdeling is van oordeel dat de minister in de gegeven situatie ervan heeft kunnen uitgaan dat het tracébesluit voor [appellant sub 35] niet zal leiden tot een onaanvaardbare aantasting van woon- en leefklimaat dan wel tot onaanvaardbare schadelijke gevolgen voor de gezondheid

214.3. Niet uitgesloten is dat het tracébesluit kan leiden tot een vermindering van het woongenot van [appellant sub 35]. De Afdeling acht echter niet aannemelijk gemaakt dat die vermindering dusdanig zal zijn dat de minister tot aankoop van de woning had moeten overgaan.

Het betoog faalt.

Detailkaart 10

[appellant sub 7], [appellant sub 13] en [appellant sub 24]

215. [appellant sub 7], [appellant sub 13] en [appellant sub 24] wonen aan de [locatie 27], [locatie 28] en [locatie 29] te Groessen. Zij vrezen aantasting van hun privacy en woongenot als gevolg van een fiets- en wandelpad in de nabijheid van hun woningen. In paragraaf 4.1.2 van de zienswijzennota staat weliswaar dat aan de oostzijde van de halfverdiepte ligging geen apart fietspad of wandelpad is voorzien, maar de minister heeft nagelaten het wandelpad uit het landschapsplan te halen. Het landschapsplan is in strijd met hetgeen de minister aanvoert in de zienswijzennota, aldus [appellant sub 7], [appellant sub 13] en [appellant sub 24].

215.1. De Afdeling stelt gelet op artikel 3 van het tracébesluit en detailkaart 10 bij het tracébesluit vast dat het tracébesluit niet voorziet in het door [appellant sub 7], [appellant sub 13] en [appellant sub 24] bedoelde wandelpad. Het betoog mist feitelijke grondslag en kan daarom niet slagen.

[appellant sub 2]

216. [appellant sub 2] exploiteert een melkveehouderij aan de [locatie 30] te Zevenaar. De woning van [appellant sub 2] ligt aan de noordzijde van de A12 en de landbouwgronden liggen ten zuiden daarvan. [appellant sub 2] kan zich niet verenigen met het in het tracébesluit voorziene nieuwe knooppunt Oudbroeken, het vervallen van de huidige aansluiting 29 (Zevenaar/Griethse Poort) en de 500 m verderop gelegen oprit. [appellant sub 2] stelt dat de motivering om deze op- en afrittenweg te laten vervallen ontbreekt, terwijl omwonenden er belang bij hebben dat in elk geval één oprit blijft gehandhaafd. Door het vervallen van beide opritten moet [appellant sub 2] in de toekomstige situatie ongeveer 6 tot 8 km omrijden om de oprit bij de A12 te kunnen bereiken.

[appellant sub 2] stelt dat door het laten vervallen van de aansluitingen het sluipverkeer op de landbouwwegen zal toenemen waardoor de verkeersdruk om en nabij zijn gronden zal toenemen. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van zijn gronden en zal tot belemmering van zijn bedrijfsvoering leiden. Met deze belangen is volgens [appellant sub 2] onvoldoende rekening gehouden. Onder verwijzing naar artikel 10, eerste lid, onder b van de Tracéwet, stelt [appellant sub 2] dat het tracébesluit aanzienlijke gevolgen heeft voor het onderliggende wegennet en de bestaande ontsluitingen van het bedrijf en zijn woning. Het tracébesluit voorziet ten onrechte niet in maatregelen gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van deze nadelige gevolgen, aldus [appellant sub 2].

216.1. De minister stelt dat in de toekomstige situatie de westelijke en oostelijke aansluitingen 29 vervallen. [appellant sub 2] kan dan gebruik maken van de nieuwe aansluiting Zevenaar-Oost voor beide richtingen. De route om in de nieuwe situatie op de A12 ter hoogte van de Griethse Poort te

komen, is richting Arnhem 7 km extra (waarvan 2,6 km op de A12) en richting Duitsland 2 km extra. Voor het landbouwverkeer en het verkeer richting Zevenaar blijft de bestaande route via de Doesburgseweg in stand en heeft het vervallen van de aansluitingen geen nadelige gevolgen.

De minister stelt voorts dat het perceel van [appellant sub 2] een ontsluiting heeft op de Helstraat. Landbouwvoertuigen die via de N810 komen aanrijden kunnen deze weg via de VRI-geregelde kruising Helhoek/Helstraat met een gereguleerde wachttijd verlaten. Het is volgens de minister niet aannemelijk dat de verkeersdrukke op de landbouwwegen nabij de woning van [appellant sub 2] gaat toenemen. Sluiting van de aansluiting A12 Griethse Poort leidt namelijk tot een sterke afname van het verkeer op de wegen daar omheen. Zo zal het verkeer op de Doesburgseweg ter hoogte van de A12 naar verwachting dalen van 30.000 naar 10.000 voertuigen per etmaal.

De minister stelt [appellant sub 2] niet te kunnen volgen in zijn betoog dat onvoldoende maatregelen worden getroffen om de nadelige effecten voor het onderliggende wegennet en bestaande ontsluitingen van het bedrijf en de woning te beperken. De landbouwpercelen en de woning blijven bereikbaar met dien verstande dat de ontsluiting op de A12 tot meer omrijdbewegingen leidt.

Indien appellanten van mening zijn dat zij schade lijden als gevolg van dit tracébesluit en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor hun rekening te blijven, dan kunnen appellanten een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014, aldus de minister.

216.2. In de toelichting bij het tracébesluit staat dat de verouderde onvolledige aansluitingen A12 Zevenaar-centrum/Griethse poort en Tatelaar komen te vervallen. In plaats daarvan komt er ter hoogte van de Hengelderweg een nieuwe volledige aansluiting Zevenaar-Oost. Daarnaast komt er een nieuwe volledige aansluiting op de A15 ter hoogte van de N810 Zevenaar-Duiven. Het was mogelijk geweest de aansluiting Griethse Poort te handhaven, maar dat is niet wenselijk in combinatie met de door Zevenaar, Montferland en de provincie Gelderland gewenste aansluiting Zevenaar-Oost. Doelstelling is namelijk om de doorstroming op de A12 te bevorderen. Filevorming ontstaat vaak juist bij aansluitingen, omdat dit locaties zijn met veel rijstrookwisselingen. Twee aansluitingen zijn voor een gemeente als Zevenaar in principe voldoende, aldus de toelichting.

In paragraaf 4.3.1 van het Deelrapport verkeer zijn in tabel 11 de etmaalintensiteiten voor de situatie in 2030 in de situatie met het project inzichtelijk gemaakt. Daaruit volgt dat ongeveer 32.000 motorvoertuigen per dag gebruik zullen maken van de nieuwe A15. Mede als gevolg van de verbreding van de bestaande A15 tussen de knooppunten Valburg en Ressen, is daar sprake van een toename van ongeveer 27 procent ten opzichte van de situatie zonder project. Op het onderliggende wegennet daalt over het algemeen de etmaalintensiteit. Op de N810 tussen Duiven en de A15 neemt het verkeer af, omdat de snelste route van/naar Zevenaar in westelijke richting nu via de A12 en de nieuwe A15 loopt, waardoor dit deel van de N810 wordt ontlast. Volgens de in tabel 11 weergegeven verkeersintensiteiten bedraagt het totaal aantal voertuigen in de toekomstige situatie in het jaar 2033 op de Doesburgseweg 10.000. Dit betekent een afname van 69 procent.

216.3. [appellant sub 2] heeft geen argumenten naar voren gebracht die de Afdeling aanleiding geven te betwijfelen dat handhaving van de Griethse Poort in combinatie met de door Zevenaar, Montferland en de provincie Gelderland gewenste aansluiting Zevenaar-Oost vanwege het effect op de doorstroming op de A12 niet wenselijk is.

Voorts stelt de Afdeling vast dat in het Deelrapport verkeer dat de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet, ook op de Doesburgseweg, inzichtelijk zijn gemaakt. [appellant sub 2] heeft geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de wijze waarop in het Deelrapport verkeer de berekeningen van de verkeersintensiteiten voor het toekomstige jaar op het

onderliggende wegennet 2033 zijn uitgevoerd. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op de uitkomsten van het Deelrapport verkeer heeft mogen baseren en ervan kon uitgaan dat het aantal voertuigen op het onderliggende wegennet - zoals de Doesburgseweg - zal afnemen en de gronden van [appellant sub 2] bereikbaar zullen blijven.

Ondanks dat het vervallen van de Griethse Poort voor [appellant sub 2] leidt tot een omweg naar de A12, is de Afdeling van oordeel dat niet kan worden gezegd dat de minister, na afweging van de belangen, niet in redelijkheid heeft kunnen besluiten tot het niet handhaven van de Griethse Poort. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de minister onweersproken heeft gesteld dat voor het landbouwverkeer de bestaande route via de Doesburgseweg in stand blijft en het vervallen van de aansluitingen geen nadelige gevolgen heeft. Voorts ziet de Afdeling geen aanleiding de minister niet te volgen waar hij stelt dat het perceel van [appellant sub 2] een ontsluiting heeft op de Helstraat en landbouwvoertuigen die via de N810 komen aanrijden deze weg via de VRI-geregelde kruising Helhoek/Helstraat met een gereguleerde wachttijd kunnen verlaten. Omdat sluiting van de aansluiting A12 Griethse Poort tot een sterke afname van het verkeer op de wegen daar omheen zal leiden, ziet de Afdeling niet dat voor een toename van verkeersdrukke op de landbouwwegen nabij de woning van [appellant sub 2] moet worden gevreesd.

[appellante sub 33]

217. [appellante sub 33] is gevestigd op het perceel [locatie 31] te Groessen. [appellante sub 33] stelt dat de minister weliswaar deels is tegemoetgekomen aan haar verzoek tot een ontsluiting van haar landbouwpercelen aan de westzijde van de A15, maar de in het tracébesluit voorziene ontsluitingsweg is volgens haar niet ver genoeg doorgetrokken. [appellante sub 33] vreest daarom dat zij niet al haar percelen kan bereiken. Zij wenst dat de ontsluiting van al haar percelen is en blijft gegarandeerd.

217.1. De Afdeling stelt vast dat artikel 3 van het tracébesluit, in samenhang gezien met detailkaarten 9 en 10, voorziet in een perceelsootsluiting aan de westzijde van de A15 tussen km 175.2 en km 175.9. Voor zover [appellante sub 33] vreest voor de bereikbaarheid van haar percelen, ziet de Afdeling geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid van de onweersproken stelling van de minister dat de zogenoemde overhoek die wordt afgesneden van de huiskavel ook wordt aangekocht, waardoor de bezwaren over de ontsluiting zijn opgelost. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat inmiddels overeenstemming is bereikt over een ruil van gronden.

Het betoog faalt.

Demarol

218. Demarol exploiteert een tankstation op de verzorgingsplaats aan de zuidelijke rijbaan van de A12 te Duiven en richt zich in beroep tegen artikel 6 van het tracébesluit waar staat dat dit tankstation moet worden geamoveerd. De minister is volgens Demarol ten onrechte niet ingegaan op haar voorstel om het knooppunt Oudbroeken 200 m oostwaarts te verplaatsen, dan wel om het tankstation naar het westen te verplaatsen. Een soortgelijke verschuiving is wel opgenomen voor verzorgingsplaats Aalburgen. De minister heeft deze voorgestelde mogelijkheden volgens Demarol ten onrechte niet overwogen, maar heeft alleen onderzoek gedaan naar een alternatieve locatie langs het tracé.

Demarol voert aan dat het verwijderen van het tankstation in strijd is met de Kennisgeving Voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs rijkswegen van 22 maart 2004 (Staatscourant 2004, nr. 56). Dit beleid houdt in dat in beginsel langs rijkswegen verzorgingsplaatsen gevestigd moeten zijn met een tussenafstand van 20 km. Verwijdering van dit tankstation betekent dat de tussenafstand 32,6 km wordt. Van dit beleid mag worden afgeweken indien zich in het concrete

geval bijzondere omstandigheden voordoen. Volgens de minister is daar in dit geval sprake van, omdat de (verkeers)veiligheid zich tegen onverkorte uitvoering van het beleid verzet. Dit wordt door de minister echter niet onderbouwd, aldus Demarol.

Voorts acht Demarol de door de minister genoemde reden - dat de brancheorganisatie van vervoerders te kennen heeft gegeven geen bezwaar te hebben tegen verwijdering van het station - geen bijzondere omstandigheid, omdat het beleid niet alleen ziet op professionele vervoerders maar ook op andere weggebruikers. Gelet op de schade die Demarol zal lijden bij verlies van dit tankstation stelt Demarol dat er alles aan gedaan moet worden om dit tankstation te behouden. Voor zover dit niet mogelijk is, dient het tracébesluit te voorzien in een alternatieve locatie om dit tankstation te kunnen voortzetten, aldus Demarol.

218.1. In de toelichting bij het tracébesluit staat dat de verzorgingsplaats Oudbroeken in de nieuwe situatie niet gehandhaafd kan blijven. Knooppunt Oudbroeken komt grotendeels op de verzorgingsplaats te liggen, waardoor een groot deel van het terrein zijn huidige functie verliest. Het aansluiten van een gewijzigde verzorgingsplaats op het nabijgelegen knooppunt is in de lengte van het A12-tracé niet inpasbaar. Op relatief korte afstand, 8,7 km van deze verzorgingsplaats, ligt de verzorgingsplaats A12 Bergh-Zuid. Er is geen geschikte alternatieve locatie beschikbaar voor het te vervallen brandstofverkooppunt, aldus de toelichting.

218.2. De in het tracébesluit gehanteerde lengte van de weefstroken is gebaseerd op de Nieuwe ontwerprichtlijnen autosnelwegen (hierna: NOA). In de NOA staan de standaardwaarden voor een symmetrisch weefvak. Uit de NOA komt naar voren dat bij een snelheid van 100 km per uur een weefvak van 500 lengte mogelijk is, maar die ruimte is in dit geval - zoals de minister heeft toegelicht - niet beschikbaar. Demarol heeft dit ook niet bestreden. De Afdeling twijfelt dan ook niet eraan dat aan de zuidzijde van de A12 verplaatsing van de verzorgingsplaats niet mogelijk is, zodat amoveren de enige optie is. In zoverre faalt het betoog.

De Afdeling stelt voorts vast dat de minister overeenstemming heeft bereikt met de huurder van het tankstation. Tevens moet worden geconstateerd dat er geen directe privaatrechtelijke rechtsverhouding bestaat tussen de Staat en Demarol. Demarol is immers onderhuurder en de onderhuur zal eind 2020 eindigen. Gelet op deze omstandigheden acht de Afdeling aannemelijk dat de nadelige gevolgen voor Demarol beperkt zullen zijn. De minister heeft zich gelet daarop in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat hij niet gehouden was in een alternatieve locatie voor Demarol te voorzien, maar dat met een schadeloosstelling kan worden volstaan.

Het betoog faalt.

Detailkaart 13

Hotel Hortensia

219. Hotel Hortensia exploiteert een Campanile hotel-restaurant aan de Hunneveldweg 2A te Zevenaar. Het hotel is gevestigd naast de A12 en ligt aan de afrit 29 Zevenaar. Deze afrit komt te vervallen en Hotel Hortensia stelt dat haar bezoekers voornamelijk passerende verkeersdeelnemers zijn en dat zij voor de bedrijfsvoering afhankelijk is van klanten die via deze afrit komen. Het vervallen daarvan heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van het Campanile hotel-restaurant en zal tevens tot een verlies aan omzet leiden en wel zodanig dat de continuïteit van de bedrijfsvoering in gevaar komt, omdat passerende verkeerdeelnemers het hotel-restaurant niet meer zullen bezoeken.

De minister stelt weliswaar dat het onderliggend wegennet zal worden aangepast, zodat het hotel goed bereikbaar blijft, maar formele besluiten daartoe ontbreken volgens Hotel Hortensia. De afstand tussen het hotel-restaurant en de nieuwe afrit bedraagt 3 km. Dit betekent dat mensen in de toekomst moeten omrijden.

De minister heeft ingeschat dat de continuïteit van het hotel-restaurant niet in gevaar komt, maar heeft niet inzichtelijk gemaakt waarop deze inschatting is gebaseerd. Hotel Hortensia stelt dat dit soort vraagstukken een deskundigenverslag nodig is om de impact op de bedrijfsvoering en de financiële gevolgen daarvan te kunnen bepalen. Zij wijst daartoe op de uitspraak van 17 maart 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AO5659. Zij merkt nog op dat het Campanile hotel Zevenaar is aangewezen op zogenoemde "walk ins", in tegenstelling tot het motel in deze uitspraak.

De minister stelt weliswaar dat Campanile het enige hotel is in de omgeving Zevenaar, maar ook hotel Buitengoed de Panoven en het Guesthouse Zevenaar zijn er gevestigd, aldus Hotel Hortensia. Na het verdwijnen en verplaatsen van de afrit hebben potentiële klanten nog twee reële alternatieven. Op een afstand van ongeveer 4,8 km van Campanile is namelijk aan de afrit Hotel Duiven (Van der Valk) gevestigd en op ongeveer 7,2 km Hotel Gieling. Deze hotels beschikken over zakelijke faciliteiten en liggen nabij een afrit van de A12. De minister kan zonder onderbouwing niet aannemen dat klanten ook zonder afrit 29 nog voor Campanile hotel-restaurant zullen kiezen.

219.1. Bij de beoordeling van de vraag of de minister het tracébesluit in redelijkheid heeft kunnen vaststellen, dient onder meer te worden betrokken of de minister heeft onderzocht welke schade kan optreden en of deze zodanig is dat het voorkomen daarvan zwaarder moet wegen dan het belang dat is gediend met het tracébesluit. Bij de beoordeling van de vraag of de minister bij afweging van de betrokken belangen in redelijkheid het tracébesluit kon vaststellen, dient voorts te worden betrokken dat voor mogelijk optredende schade als gevolg van het tracébesluit in ieder geval dient vast te staan dat er een regeling is voor de afhandeling van deze schade en welke regeling dat is.

219.2. Gezien de ligging van het hotel en het verdwijnen van de aansluiting 29 staat vast dat gasten in de toekomstige situatie moeten omrijden. Hotel Hortensia heeft de stellingen van de minister over de bereikbaarheid en de mogelijkheid dat impulsbezoeken in de nieuwe situatie juist kunnen toenemen, omdat na waarneming van het hotel vanaf de A12 verkeer na ongeveer 2 km de A12 kan verlaten via de aansluiting Zevenaar-Oost, niet gemotiveerd betwist. De minister heeft voorts onweersproken gesteld dat er zowel in Zevenaar als aan de A12 weliswaar andere gelegenheden voor overnachtingen zijn, maar dat die gelegenheden een ander publiek bedienen, dan wel een hogere prijs hanteren en ander zakelijke faciliteiten bieden. Hotel Hortensia heeft evenmin aan de hand van concrete gegevens onderbouwd dat het vervallen van aansluiting 29 op de hoofdrijbaan ernstige gevolgen zal hebben voor haar bedrijfsvoering.

Gelet hierop is de Afdeling van oordeel dat de minister in redelijkheid ermee heeft kunnen volstaan om voor eventuele schade te verwijzen naar de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014.

Het betoog faalt.

Detailkaart 14

[appellant sub 16]

220. [appellant sub 16] is eigenaar van [locatie 32] en [locatie 33] te Didam nabij de A12. In de toekomstige situatie wordt een nieuwe op- en afrit Zevenaar-Oost aangelegd. Hij vreest lichtinval vanwege verkeer dat gebruik maakt van die op- en afritten. Er wordt weliswaar een geluidscherm van 2 m hoog geplaatst, maar gelet op het hoogteverschil van 6,5 m betwijfelt [appellant sub 16] of dit voldoende is om de lichthinder weg te nemen. Ook is niet duidelijk of het geluidscherm al dan niet lichtdoorlatend zal zijn.

220.1. In artikel 7, tweede lid, van het tracébesluit staat dat op de locaties zoals vermeld in tabel

6 geluidafscherpende maatregelen worden gerealiseerd. De hoogte van deze maatregelen is bepaald ten opzichte van de buitenste kant van de weg aan de zijde van de schermen. Deze geluidmaatregelen, die, met uitzondering van het scherm ter hoogte van het Rijksmonument Huize Rijswijk, met een absorberende werking worden uitgevoerd, zijn aangeduid op de detailkaarten.

In tabel 6 staat vermeld dat links van de toerit van de A12, oostelijke zijde tussen km 144.932d en km 145.056d, een scherm van 130 m lang en 2 m hoog zal worden gerealiseerd.

Op detailkaart 14 bij het tracébesluit is het scherm in oranje aangeduid als geluidwerende voorziening.

In artikel 12, tweede lid van het tracébesluit staat dat ten behoeve van de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing de in tabel 11 vermelde locatie specifieke maatregelen binnen het op de detailkaarten aangeduide "Maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone landschappelijke inpassing" worden genomen.

In tabel 11 staat de aanleg van populierenrijen langs de noord- en zuidzijde van de A12, tussen km 143.4 en km 145.4 vermeld en ook de inrichting van de nieuwe aansluiting Zevenaar-Oost als schakelpunt tussen komkleigebied en kleinschalig zandlandschap en als koppelstuk van de A12 met het onderliggende wegennet en de stedelijke structuur van Zevenaar, tussen km 144.7 en km 145.2, vermeld. Op kaartblad 14 behorend bij het landschapsplan staan ter hoogte van de woningen van [appellant sub 16] nieuwe bomen ingetekend.

220.2. De Afdeling stelt op grond van het tracébesluit en de daarbij behorende kaarten vast dat het tracébesluit ter hoogte van de woning van [appellant sub 16] voorziet in een geluidscherm van 2 m hoog dat met een absorberende werking wordt uitgevoerd. Dit betekent dat het geen transparant scherm is. Gelet op de afstand van ruim 200 m tussen de oprit en de woningen van [appellant sub 16], de omstandigheid dat deze woningen deels zijn afgeschermd door andere opstallen, het geluidscherm 2 m hoog en niet-transparant wordt uitgevoerd en er langs de A12 ter hoogte van de woningen van [appellant sub 16] bomen zullen worden aangeplant, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het tracébesluit niet tot onaanvaardbare lichthinder voor [appellant sub 16] zal leiden.

Het betoog faalt.

Detailkaart 15

[appellant sub 27]

221. [appellant sub 27] woont aan de [locatie 3] te Didam en stelt de wijze waarop de verbindingsboog tussen de A18 en de A12 nabij zijn woning is geprojecteerd ter discussie. Het standpunt van de minister was dat op de verbindingsboog een adviessnelheid van 70 km/u geldt, terwijl er op de A18 en A12 een snelheid geldt van 130 km/u. De overgang tussen die snelheden zou te groot zijn en de lus en de krappe bocht zouden niet in het verwachtingspatroon van de weggebruiker zitten. [appellant sub 27] stelt dat een snelheidsverschil van 60 km/u op een relatief kort stuk met een lus en een scherpe bocht groot is.

[appellant sub 27] stelt dat snelheidsverschil inmiddels geen argument meer kan zijn voor het laten vervallen van de huidige verbindingsboog, omdat vanaf maart 2020 de maximum snelheid tussen 6:00 uur en 19:00 uur op snelwegen landelijk is teruggebracht naar 100 km/u. Dit betekent een overgang van 100 km/u naar 70 km/u, dus nog maar een snelheidsverschil van 30 km/u. [appellant sub 27] betwist voorts dat op de huidige verbindingsboog één rijstrook beschikbaar is. Volgens [appellant sub 27] zijn er twee rijstroken beschikbaar op de huidige verbindingsboog.

221.1. De Afdeling stelt vast dat het door [appellant sub 27] bedoelde verkeersbesluit waarbij de maximumsnelheid op autowegen is verlaagd, dateert van na de vaststelling van het tracébesluit, zodat de minister ten tijde van de vaststelling daarvan daarmee geen rekening kon houden. Dit betekent dat de Afdeling daarover geen inhoudelijke uitspraak mag doen.

De minister heeft voor de verbindingsboog A12 gekozen voor een vergroting van de verbindingsboog en de verbindingsweg geschikt te maken voor minimaal 100 km/u, waardoor deze beter aansluit op het verwachtingspatroon van de weggebruiker. Hierdoor ontstaat een flauwere bocht, waarbij er minder afgeremd hoeft te worden. De minister heeft bij die keuze de verkeersveiligheid en een snelle doorstroming doorslaggevend geacht. In hetgeen [appellant sub 27] naar voren heeft gebracht, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid tot deze keuze heeft kunnen komen.

Het betoog faalt.

222. [appellant sub 27] stelt dat de toegestane geluidbelasting op zijn woning op basis van het huidige geluidproductieplafond 58 dB bedraagt. Als gevolg van het tracébesluit wordt dit 59 dB. Dit betekent dat een overschrijding wordt toegestaan. Hij wenst aanvullende maatregelen en een maximale inspanningsverplichting om deze geluidoverschrijding ongedaan te maken.

[appellant sub 27] zet voorts vraagtekens bij de maatregelafweging voor de clusters Landeweer en Kollenburgweg en stelt dat een cijfermatige onderbouwing ontbreekt. Er wordt volgens hem niet vermeld hoeveel maatregelpunten de aanvullende maatregelen de clusters kosten en hoeveel reductiepunten van het beschikbare budget overblijven.

De uitgangspunten voor beide clusters zijn nagenoeg hetzelfde. Het enige verschil is dat bij het cluster Landeweer het effect van de aanvullende maatregel op het gehele cluster in de afweging wordt betrokken en bij het cluster Kollenburgweg niet. Uiteindelijk wordt aan cluster Landeweer niet een scherm toegekend, omdat het effect slechts 1,5 dB is. Afgerond overeenkomstig de afrondingsregel betekent dit een reductie van 2 dB per woning. [appellant sub 27] wijst op de website Bureau Sanering Verkeerslawaaï waar onder het kopje doelmatigheid staat: "Bij de bepaling van de reductiepunten tellen alleen de woningen mee waarbij de maatregelen zorgen voor een relevante afname van 2 dB". Nu in dit geval niet is afgerond, twijfelt [appellant sub 27] eraan of bij het bepalen van het aantal reductiepunten voor het cluster Landeweer wel het juiste uitgangspunt is gehanteerd.

222.1. In het Deelrapport specifiek staat voor cluster 25 (Landeweer) dat na realisatie van tweelaags ZOAB nog sprake is van een overschrijding van de toetswaarde bij één woning. Vanwege de ligging van het cluster, in de boog van de A18 naar de A12, is de akoestisch optimale maatregellengte voor een aanvullende maatregel 800 meter. Binnen het beschikbare budget voor aanvullende afscherpende maatregelen zijn drie varianten mogelijk, variant A: tweelaags ZOAB als bronmaatregel, variant B: tweelaags ZOAB en een scherm van 800 m lang en 1 m hoog en variant C: tweelaags ZOAB met een scherm van 530 m lang en 2 m hoog. De bronmaatregel, tweelaags ZOAB (variant A), levert een geluidreductie op van 27,2 dB en nog 1 overschrijding. Met een scherm (variant C) bedraagt de reductie 28,7 dB en dan zijn er geen overschrijdingen. De aanleg van een dergelijk omvangrijk scherm voor 1 woning levert ten opzichte van het hele cluster een beperkte extra geluidreductie op van 1,5 dB. Met alleen tweelaags ZOAB als bronmaatregel wordt 95 procent van de reductie bereikt. Wanneer het scherm niet wordt gerealiseerd betekent dit een besparing van 72 procent in de maatregelkosten. De extra kosten van een scherm staan daarmee niet in verhouding tot de daarmee behaalde geluidreductie. Een scherm is voor dit cluster geen doelmatige maatregel, aldus het Deelrapport specifiek.

In het Deelrapport specifiek staat voor cluster 24 (Kollenburgweg) dat na realisatie van het tweelaags ZOAB bij de Kollenburgweg nog sprake is van 1 overschrijding van de toetswaarde met 1 dB. Het tweelaags ZOAB wordt voor dit cluster uitsluitend over de hoofdrijbaan toegepast en

heeft een beperkt effect bij de woning. De akoestisch optimale maatregellengte voor tweelaags ZOAB bedraagt 700 m.

De akoestisch optimale maatregellengte voor cluster 24 bedraagt ongeveer 850 m, omdat de maatregel voor volledige afscherming om de toe- en afritten heen moet worden gerealiseerd. De overschrijding doet zich echter slechts voor bij 1 woning, waar vanwege een nieuwe aansluiting de geluidbelasting toeneemt met 3 dB op de verdieping. Bij deze woning kan worden volstaan met een veel beperktere maatregel om te voldoen aan de toetswaarde; een scherm van 130 m lang en 1 m hoog. Met dit scherm wordt echter nog geen 5 dB reductie behaald. Een scherm van 130 m lang en 2 m hoog geeft op de begane grond 6 dB reductie en is hier doelmatig, aldus het Deelrapport specifiek.

In bijlage C1 staat dat de geluidbelasting op de woning [locatie 3] in de huidige situatie 58 dB bedraagt en in de toekomst zal toenemen naar 59 dB. Deze geluidbelasting wordt aanvaardbaar geacht, omdat deze niet hoger is dan de maximale geluidbelasting van 65 dB die voor de rijksweg geldt, aldus het Deelrapport specifiek.

222.2. De Afdeling stelt op grond van hetgeen daarover is vermeld in het Deelrapport specifiek vast dat de situaties van cluster Landweer en cluster Kollenburg van elkaar verschillen.

In het Deelrapport is de maatregelafweging ook (cijfermatig) inzichtelijk gemaakt. De beroepsgrond van [appellant sub 27] mist in zoverre feitelijke grondslag. Het beroep van [appellant sub 27] op de vermelding op de website Bureau Sanering Verkeerslawaai treft geen doel. Vastgesteld moet worden dat, zoals de minister ook heeft gesteld, de daar bedoelde berekeningswijze van toepassing is in het kader van subsidie-aanvragen van gemeenten voor geluidschermen van het onderliggende wegennet en niet relevant is in het kader van de berekening op grond van het hier toepasselijke hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer.

223. [appellant sub 27] stelt dat in de berekeningen van cumulatie voor de woning [locatie 3] is uitgegaan van rekenpuntnummer 50225 met een Lden GPP van 58 dB. Dit rekenpuntnummer komt volgens [appellant sub 27] echter niet voor in het overzicht met referentiepunten. In het geluidregister komt referentiepunt 50225 voor met een GPP van 59,6 dB (minus correctie van 1,5 dB, dus afgerond). Het referentiepunt 50289 ligt echter het meest parallel aan zijn woning en heeft een GPP van 66,3 dB en ook referentiepunt 50296 heeft een GPP van 68,7 dB. Gelet op deze waarden kan het Lden GPP nooit op 58 dB uitkomen, aldus [appellant sub 27].

223.1. Bij het Deelrapport specifiek zit een bijlage met kaarten waarop de wegdektypes, de ligging van referentiepunten en de inpassingsgrenzen van het project staan aangegeven. Nabij de woning van [appellant sub 27] liggen de referentiepunten 50296, 50295, 50291, 50290 en 50289.

223.2. De Afdeling stelt vast dat een rekenpunt iets anders is dan een referentiepunt. Rekenpunten zijn punten op de woning waarop de geluidberekeningen zijn uitgevoerd en referentiepunten bevinden zich aan weerszijden van de rijksweg. Rekenpunt 50225 ligt in het geluidmodel op de woning van [appellant sub 27] en heeft geen relatie met de ligging of hoogte van de geluidbelasting van referentiepuntnummer 50225 langs de rijksweg. In de hierboven genoemde bijlage zijn de referentiepunten langs de snelweg weergegeven en aan de hand van een volledig benut GPP wordt de geluidbelasting berekend op de rekenpunten op de woning van [appellant sub 27].

Uit bijlage B bij het Deelrapport specifiek komt naar voren dat referentiepunt 50289 is verplaatst en dat op dit referentiepunt het GPP is vastgesteld op 64,5 dB en voor referentiepunt 50296 is het GPP vastgesteld op 69,1 dB. Uit bijlage B1 van het Hoofdrapport volgt dat de huidige geluidbelasting Lden GPP bij volledige benutting van het geluidproductieplafond 58 dB bedraagt en dat toekomstige cumulatieve geluidbelasting - na het treffen van maatregelen 59 dB zal bedragen.

De berekeningen zijn uitgevoerd aan de hand van de voorschriften in titel 11.3 van de Wet milieubeheer en de daarop gebaseerde regelgeving. [appellant sub 27] heeft geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de wijze waarop de minister de berekeningen heeft uitgevoerd. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding de uitkomsten van de berekeningen voor de cumulatieve geluidbelasting onjuist te achten.

224. [appellant sub 27] heeft bezwaar tegen de doorkijk in de geplande bosbeplanting grenzend aan zijn perceel. Hij wenst dat het bosperceel als aansluitend geheel wordt doorgetrokken tot aan de Ravenstraat. De landerijen van [appellant sub 27] grenzen aan dit gebied en zijn paarden grazen in deze weides. In open gebieden naast snelwegen groeien volgens [appellant sub 27] planten die schadelijk en zelfs dodelijk kunnen zijn voor zijn dieren, zoals St. Jacobskruid. Met dichte bosbeplanting wordt voorkomen dat zaden en pollen van dergelijke planten worden verspreid naar zijn landerijen, zodat schade en kosten beperkt kunnen worden.

[appellant sub 27] wenst inspraak bij het bepalen van de aan te planten boomsoort. [appellant sub 27] eist dat wanneer de aanbesteding is afgerond, direct wordt gestart met de aanplant van het bos om de overlast, zowel tijdens als na de realisatie van de nieuwe snelweg, zoveel mogelijk te beperken. [appellant sub 27] vreest recreatief gebruik van het nieuwe bosperceel. Hij eist dat er in de toekomst geen planologische mogelijkheid wordt geboden om recreatieve activiteiten in het gebied rondom de Landeweer toe te staan.

224.1. Artikel 12, tweede lid, van het tracébesluit voorziet in tabel 11 onder meer als inpassingsmaatregel in het uitbreiden van dichte bospassages rond het knooppunt Oud-Dijk tussen km 147.1 en km 147.8.

Ingevolge artikel 10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Tracéwet bevat een tracébesluit ten minste 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.

In de memorie van toelichting (Kamerstukken II, 2009-2010, 32377, nr. 3, blz. 18) (hierna: MvT) bij dit artikel staat dat in dit artikel de inhoudelijke bepalingen uit artikel 1, eerste lid, onderdelen f en h, en artikel 11 van de Tracéwet (oud) zijn samengevoegd. In artikel 10 staan de eisen die gelden voor een tracébesluit. Onderdeel b is volgens de MvT anders geredigeerd, omdat er onduidelijkheid was in hoeverre de mitigerende maatregelen slechts betrekking konden hebben op maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard, terwijl ook infrastructurele en waterhuishoudkundige maatregelen een mitigerend effect kunnen hebben. De voorgestelde bepaling maakt duidelijk dat het tracébesluit alle mitigerende en compenserende maatregelen kan bevatten die rechtstreeks verband houden met de uitvoering van een werk. Verderop staat in de MvT dat het voorstel om doelvoorschriften op te nemen niet is overgenomen, omdat het werken met doelvoorschriften veeleer thuis hoort bij vergunningverlening op grond van de Wet milieubeheer en in het Activiteitenbesluit milieubeheer en niet goed pas bij ruimtelijke besluitvorming op grond van de Tracéwet. Het tracébesluit bevat volgens de MvT een beschrijving van de voorgenomen maatregel en tevens de mitigerende en compenserende maatregelen zoals de bouw van een geluidscherm waarbij plaats, lengte en hoogte wordt aangegeven, de onderdoorgang voor fauna, de herplanting in kwantitatieve en kwalitatieve zin. Overigens wordt in de huidige praktijk wel gewerkt met bepalingen die voorkomen dat maatregelen bij vaststelling in het beton gegoten zijn, aldus de MvT.

224.2. Uit de MvT bij artikel 10 van de Tracéwet kan worden afgeleid dat de minister verplicht is in het tracébesluit aan te geven welke landschappelijke inpassingsmaatregelen zullen worden getroffen (kwantitatief en kwalitatief), in dit geval bosbeplanting. De minister is niet verplicht om aan te geven uit welke bomen deze beplanting zal bestaan. Overigens staat in het landschapsplan dat de keuze van de boomsoorten zal worden afgestemd op de lokale gebiedskenmerken.

De Afdeling stelt vast dat de strook dichte bosbeplanting die op de kaart staat bij het landschapsplan overeenkomt met de inpassingsmaatregel waarin artikel 12 en tabel 11 van het tracébesluit voorzien. De Afdeling ziet niet betwist de stelling van de minister dat ook in de huidige situatie de bosbeplanting niet is doorgetrokken tot de Ravenstraat, zodat het tracébesluit in zoverre niet tot een ruimtelijke verandering of verslechtering leidt ten opzichte van de huidige situatie.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de minister in verdergaande dan wel andersoortige beplanting bij de woning van [appellant sub 27] had moeten voorzien. Hierbij wordt aangetekend dat [appellant sub 27] niet heeft betwist dat St. Jacobskruiskruid een algemeen voorkomende inheemse plantensoort is waar geen actieve bestrijding op wordt toegepast en dat deze plant alleen in gedroogde vorm, dus in maaisel, een risico voor vee vormt.

224.3. Voor zover [appellant sub 27] wenst dat er in de toekomst geen planologische mogelijkheid wordt geboden om recreatieve activiteiten in het gebied rondom de Landweer toe te staan overweegt de Afdeling dat het planologisch gebruik van het toekomstige bosperceel in deze procedure niet voorligt. Dit punt kan daarom in deze procedure niet inhoudelijk aan de orde komen.

Stichting Milieuvrienden Duiven

225. Stichting Milieuvrienden Duiven vreest schade aan funderingen en verplaatsing van het grondwater als gevolg van de toe te passen bouwtechnieken. Stichting Milieuvrienden Duiven wenst daarom dat voor aanvang van de werkzaamheden foto's worden gemaakt, peilbuizen worden aangebracht en een bodemprofiel wordt gemaakt en dat tijdens de werkzaamheden monitoring zal plaatsvinden. Voorts wenst zij geïnformeerd te blijven tijdens het aanbestedingsproces, zij wenst richtlijnen voor werkverkeer tijdens de aanleg om vernieling en verstoring tot een minimum te beperken. Voorts zijn er tijdelijke effecten als gevolg van de aanleg te verwachten zoals geluidhinder, lichtverstoring, schadelijke trillingen en ruimtebeslag. Stichting Milieuvrienden Duiven wenst een onafhankelijke instantie of persoon die het werk kan stilleggen indien zich calamiteiten voordoen. Stichting Milieuvrienden Duiven stelt ten slotte dat de schade die de minister aan een leefgemeenschap berokkent, gecompenseerd dient te worden.

225.1. De door Stichting Milieuvrienden Duiven gewenste maatregelen ter beperking van tijdelijke hinder gedurende de aanleg- en bouwwerkzaamheden betreffen uitvoeringsaspecten en hoeven niet in het tracébesluit te worden geregeld. Deze aspecten dienen wel in de belangenafweging te worden betrokken.

Uit de toelichting bij het tracébesluit en uit hetgeen de minister heeft gesteld naar aanleiding van het beroep van Stichting Milieuvrienden Duiven komt naar voren dat i) bij de keuze voor de bouwtechnieken rekening wordt gehouden met de invloed daarvan op de omgeving, ii) aanvullende eisen worden gesteld aan geluidproductie van in te zetten bouwmachines en de te gebruiken technieken en het tijdstip waarop die worden ingezet, iii) actief zal worden gecommuniceerd met omwonenden en iv) bij de aanleg van de brug over het Pannerdensch Kanaal wordt gewerkt met een trillingsarme funderingsoplossing. Hieruit volgt dat de gevolgen van de toe te passen machines en bouwtechnieken zijn bezien en dat er maatregelen kunnen worden getroffen en technieken kunnen worden ingezet om de gevolgen daarvan - zoals mogelijke schade aan funderingen, verandering van grondwater - te voorkomen, dan wel te beperken. Er bestaat in zoverre dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de uitvoeringswerkzaamheden tot onaanvaardbare schade en hinder zullen leiden.

226. Strijdbaar Angeren en anderen betogen dat de stapeling van milieueffecten als gevolg van het tracé zodanig is dat die leidt tot een aantasting van het recht op eerbiediging van privé-, familie- en gezinsleven van artikel 8 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (hierna: EVRM). Het is volgens hen niet voldoende dat wordt voldaan aan de afzonderlijke wettelijke kaders voor de verschillende milieu-effecten. Door het uitsplitsen van verschillende milieu-effecten worden de hinder en de gezondheidseffecten als geheel gefragmenteerd en gebagatelliseerd, waardoor het complete beeld ontbreekt. Bovendien vinden Strijdbaar Angeren en anderen de wettelijke normen ontoereikend. Zo zijn de luchtkwaliteitsnormen al meer dan tien jaar oud en beveelt de Wereldgezondheidsorganisatie strengere normen aan. Verder wijzen Strijdbaar Angeren en anderen op het rapport "Meewegen van gezondheid in omgevingsbeleid" van de Gezondheidsraad van 20 juli 2016, waaruit volgens hen moet worden afgeleid dat voor relevante omgevingsfactoren als luchtverontreiniging en geluidbelasting de blootstelling van de Nederlandse bevolking onder de huidige wettelijke normen verreweg het meeste bijdraagt aan de ziektelast. De Gezondheidsraad pleit er volgens hen dan ook voor om onder de Omgevingswet te werken met gezondheidkundige advieswaarden die lager liggen dan de thans gehanteerde grenswaarden.

226.1. Artikel 8 van het EVRM luidt:

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

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

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

226.3. Voor zover Strijdbaar Angeren en anderen stellen dat een compleet beeld ontbreekt van de gevolgen van het tracé voor het woon- en leefklimaat en de gezondheid van omwonenden wijst de Afdeling op de Trajectnota/MER. Daarin zijn de alternatieven voor het project met elkaar en de autonome situatie vergeleken. Daarbij zijn de cumulatieve effecten van een aantal aspecten - geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid - betrokken in de gezondheidsscreening volgens de GES-methode. Daaruit komt naar voren dat over het algemeen de milieugezondheidssituatie nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Wel treden er verschuivingen op, in de zin dat op bepaalde plekken de hinder van wegverkeer vermindert en op andere plekken toeneemt. In hetgeen Strijdbaar Angeren en anderen hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat die effecten niet juist zijn bepaald. Dit volgt ook niet uit het advies van de Gezondheidsraad waarnaar Strijdbaar Angeren en anderen verwijzen. Dit advies is algemeen en beleidsmatig van aard en gaat niet over de situatie die zal ontstaan door het tracébesluit dat in deze procedure ter beoordeling staat. Gelet hierop acht de Afdeling niet aannemelijk dat waar de overlast toeneemt deze zo groot zal zijn dat die de betrokkenen in ernstige mate in hun gezondheid treft of belet in hun woongenot en hun privé- of gezinsleven.

Het betoog faalt.

Herhalen en inlassen zienswijzen

227. Voor zover appellanten zich in het beroepschrift voor het overige hebben beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van de zienswijze, overweegt de Afdeling als volgt. In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op de zienswijzen. Appellanten hebben in het beroepschrift, noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

Verzoek inschakelen deskundigen

228. Een aantal appellanten heeft de Afdeling verzocht om de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak te benoemen als deskundige voor het instellen van een onderzoek. Gelet op wat hiervoor in deze uitspraak is overwogen, is dit naar het oordeel van de Afdeling niet nodig.

CONCLUSIE

Einduitspraak

229. De beroepen van [appellant sub 23] en anderen en [appellant sub 42] zijn niet-ontvankelijk.

230. Ongegrond zijn de beroepen van [appellant sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3], Stichting Argus A15 Zevenaar, [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellanten sub 8], Buurtvereniging Leefbaar Reeth, Demarol, [appellant sub 11], [appellant sub 12], [appellant sub 13], [appellant sub 16], [appellanten sub 17], [appellant sub 18], Hotel Hortensia, [appellanten sub 20], [appellant sub 21], [appellant sub 22], [appellant sub 24], [appellant sub 25], [appellante sub 26], [appellant sub 27], [appellant sub 28], [appellant sub 29], [appellant sub 31], [appellant sub 32], [appellante sub 33], [appellant sub 34], [appellant sub 35], [appellant sub 36], [appellant sub 37], [appellanten sub 38], [appellante sub 39], [appellante sub 40], [appellanten sub 43], en [appellant sub 44]. De ongegrondverklaring van de beroepen van [appellant sub 34], [appellanten sub 43], [appellant sub 22] en [appellant sub 11] geldt ook hun beroep voor zover dat namens hen door een ander is ingesteld.

231. Voor de beroepen die niet-ontvankelijk of ongegrond zijn, bestaat geen aanleiding voor een proceskostenveroordeling.

Tussenuitspraak

232. 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.

233. Hiervoor is geoordeeld dat het tracébesluit gebrekkig is.

Het tracébesluit is gebrekkig omdat:

a. a) ontoereikend is gemotiveerd dat de verwachte voordelen van de faunapassage en de amfibietunnel voor de kamsalamander vaststaan (overweging 58.5);

b) het is gebaseerd op de passende beoordeling van het PAS, terwijl daaruit niet de zekerheid is verkregen dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden die in het PAS zijn opgenomen niet zullen worden aangetast (overweging 62.1-62.2).

Het wijzigingsbesluit is gebrekkig omdat:

c) het is gebaseerd op de 3 km-afstandsgrens in artikel 2.12, eerste lid, (oud) van het Besluit natuurbescherming, terwijl die bepaling onverbindend is (overweging 68.2-68.3);

d) ontoereikend is gemotiveerd dat, ondanks het hanteren van een 5 km-rekengrens in de stikstofberekeningen, uit het Deelrapport gebiedsbescherming (2019) volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies kunnen worden verkregen die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van het tracé voor de betrokken Natura 2000-gebieden kunnen wegnemen (overweging 69.4-69.5).

Als gevolg van deze gebreken kan nog geen eindoordeel worden gegeven op de beroepen van Stichting Milieuvrienden Duiven, GNMF en Strijdbaar Angeren en anderen. Ook ten aanzien van het beroep van [appellanten sub 14] dat zij voor zich zelf apart hebben ingesteld, los van het beroep dat namens hen is ingesteld door Strijdbaar Angeren en anderen, kan nog geen eindoordeel worden gegeven. Omdat zij op korte afstand wonen van het Natura 2000-gebied "Rijntakken" kan hen wat betreft de beroepsgrond over gebiedsbescherming het relativiteitsvereiste niet worden tegengeworpen.

234. De Afdeling zal de minister opdragen om de gebreken te herstellen. Dit kan de minister doen door wat betreft gebrek a) alsnog toereikend te motiveren dat de verwachte voordelen van de faunapassage en de amfibietunnel voor de kamsalamander vaststaan of door het besluit aan te passen.

De Afdeling stelt vast dat herstel van gebrek b) achterwege kan blijven indien de gebreken c) en d) in het wijzigingsbesluit worden hersteld.

Omdat ook op het door de minister overgelegde "Deelrapport ecologie - Addendum" van 2 juni 2020 gebrek d) van toepassing is, zal de Afdeling de minister opdragen zowel gebrek c) als d) te herstellen. De minister kan dit doen door alsnog, met inachtneming van het gestelde in de overwegingen 68.2-68.3 en 69.4-69.5, toereikend te motiveren dat volledige, precieze en definitieve constatering en conclusies kunnen worden verkregen die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de tracébesluit voor de betrokken Natura 2000-gebieden wegnemen. De minister kan ook een andere onderbouwing aan het besluit geven of een ander besluit nemen.

235. Afdeling 3.4 van de Awb heeft bij de voorbereiding van een gewijzigd of nieuw besluit niet opnieuw te worden toegepast. Een dergelijk besluit dient op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te worden gemaakt en medegedeeld.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

Einduitspraak:

I. verklaart niet-ontvankelijk de beroepen van [appellant sub 23] en anderen en [appellant sub 42];

II. verklaart ongegrond de beroepen van [appellant sub 1A] en [appellant sub 18], [appellant sub 2A] en [appellant sub 2B], tevens handelend onder de naam [maatschap sub 2], [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B], Stichting Argus A15 Zevenaar, [appellant sub 5], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B], [appellant sub 7], [appellant sub 8A] en [appellant sub 8B], Buurtvereniging Leefbaar Reeth, Demarol Retail Nederland B.V. en Oliehandel Nederland B.V., [appellant sub 11A] en [appellant sub 11B], [appellant sub 12], [appellant sub 13A] en [appellant sub 13B], [appellant sub 16], [appellant sub 17A] en [appellant sub 17B], [appellant sub 18A] en [appellant sub 18B], Hotel Hortensia B.V., [appellant sub 20A] en [appellant sub 20B], [appellant sub 21], [appellant sub 22A] en [appellant sub 22B], [appellant sub 23], [appellant sub 24], [appellant sub 25], [appellante sub 26] en anderen, [appellant sub 27A] en [appellant sub 27B], [appellant sub 28], [appellant sub 29A] en [appellant sub 29B], [appellant sub 31], [appellant sub 32], [appellante sub 33], [appellant sub 34], [appellant sub 35], [appellant sub 36], [appellant sub 37A] en [appellant sub 37B], [appellant sub 38A] en [appellant sub 38B], [appellante sub 39A] en [appellant sub 39B], [appellante sub 40], [appellant sub 43A] en [appellant sub 43B] en [appellant sub 44].

Tussenuitspraak:

III. draagt de minister van Infrastructuur en Waterstaat op om binnen 26 weken na de verzending van deze uitspraak:

- de onder 233 en 234 genoemde gebreken in het tracébesluit "A15/A12 Ressen-Oudbroeken (ViA15)" en het tracébesluit "A12/A15 Ressen-Oudbroeken (2019), wijziging van het tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (2017)" te herstellen met inachtneming van hetgeen over die gebreken in deze uitspraak is overwogen, en

- de Afdeling en de partijen vermeld onder 233 de uitkomst mee te delen en een eventueel gewijzigd of nieuw besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mee te delen.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. G.T.J.M. Jurgens en mr. A. ten Veen, leden, in tegenwoordigheid van mr. R.R. Jacobs, griffier.

De voorzitter is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

Uitgesproken in het openbaar op 20 januari 2021

717-632-896-901.

BIJLAGE - Wettelijk kader

Inleiding en ontvankelijkheid

Artikel 1:2 van de Awb:

"1. Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

(...)

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 6:19:

"Het bezwaar of beroep heeft van rechtswege mede betrekking op een besluit tot intrekking, wijziging of vervanging van het bestreden besluit, tenzij partijen daarbij onvoldoende belang hebben."

Artikel 8:1:

"Een belanghebbende kan tegen een besluit beroep instellen bij de bestuursrechter."

Alternatieven, wegontwerp en verkeersgegevens

Artikel 7.10, eerste lid, van de Wet milieubeheer (oud):

"Een milieu-effectrapport bevat ten minste:

(...)

d. een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen;

e. een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;

f. een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven;

(...)."

Natuur

Gebiedsbescherming

Artikel 13 van de Tracéwet:

"(...)

7. Artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming is niet van toepassing op handelingen waarop het tracébesluit betrekking heeft.

8. Indien handelingen waarop het tracébesluit betrekking heeft de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied als bedoeld in de Wet natuurbescherming kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, gelet op de instandhoudingsdoelstelling voor dat gebied, wordt het tracébesluit uitsluitend vastgesteld indien is voldaan aan artikel 2.8 van die wet.

9. Het zevende en achtste lid zijn niet van toepassing indien ten aanzien van het project of de andere handeling waarop het tracébesluit betrekking heeft, is voldaan aan artikel 2.9, eerste, tweede, derde of vijfde lid, van de Wet natuurbescherming.

(...)"

Artikel 1.13 van de Wet natuurbescherming:

"1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat een programma wordt vastgesteld dat tot doel heeft, mede met het oog op een evenwichtige, duurzame economische

ontwikkeling:

a. de belasting van natuurwaarden van Natura 2000-gebieden of bijzondere nationale natuurgebieden door bij of krachtens deze maatregel aangewezen factoren te verminderen en de instandhoudingsdoelstellingen van die gebieden te realiseren, of

b. de staat van instandhouding van de van nature in Nederland in het wild voorkomende soorten dieren of planten of de in Nederland voorkomende typen natuurlijke habitats of habitats van soorten te verbeteren.

(...)

3. In de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in het eerste lid, kan worden bepaald dat in het programma uitgangspunten worden opgenomen voor de bepaling van ontwikkelingsruimte, voor de toedeling daarvan aan projecten of andere handelingen en de reservering daarvoor, en dat de ontwikkelingsruimte die beschikbaar is op het tijdstip van vaststelling van het programma, daarin wordt vermeld. Ingeval toepassing wordt gegeven aan de eerste volzin, worden bij of krachtens algemene maatregel van bestuur in elk geval regels gesteld over:

- de toedeling van ontwikkelingsruimte aan en de reservering van die ruimte voor projecten of andere handelingen, de registratie daarvan,

(...)."

Artikel 2.7:

"1. Een bestuursorgaan stelt een plan dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, uitsluitend vast indien is voldaan aan artikel 2.8, met uitzondering van het negende lid.

2. Het is verboden zonder vergunning van gedeputeerde staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstoring effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen.

3. Gedeputeerde staten verlenen een vergunning als bedoeld in het tweede lid uitsluitend indien is voldaan aan:

a. artikel 2.8, met uitzondering van het negende lid, wanneer de vergunning betrekking heeft op een project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, of

b. artikel 2.8, negende lid, wanneer zij betrekking heeft op andere handelingen dan projecten als bedoeld in onderdeel a.

4. Het verbod, bedoeld in het tweede lid, is niet van toepassing op projecten en andere handelingen ten aanzien waarvan bij of krachtens enige wettelijke bepaling een besluit is vereist, indien bij of krachtens die wet is bepaald dat dat besluit uitsluitend wordt vastgesteld indien is voldaan aan artikel 2.8."

Artikel 2.8:

"1. Voor een plan als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, of een project als bedoeld in artikel 2.7, derde lid, onderdeel a, maakt het bestuursorgaan, onderscheidenlijk de aanvrager van de vergunning, een passende beoordeling van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.

(...)

3. Het bestuursorgaan stelt het plan uitsluitend vast, en gedeputeerde staten verlenen voor het project, bedoeld in het eerste lid, uitsluitend een vergunning, indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.

4. In afwijking van het derde lid kan, ondanks het feit dat uit de passende beoordeling de vereiste zekerheid niet is verkregen, het plan worden vastgesteld, onderscheidenlijk de vergunning worden verleend, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:

a. er zijn geen alternatieve oplossingen;

b. het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en

c. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

5. Ingeval het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, significante gevolgen kan hebben voor een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort in een Natura 2000-gebied, geldt, in afwijking van het vierde lid, onderdeel b, de voorwaarde dat het plan, onderscheidenlijk het project nodig is vanwege:

a. argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten, of

b. andere dwingende redenen van openbaar belang, na advies van de Europese Commissie.

(...)"

Artikel 2.9:

"1. Het verbod, bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, is niet van toepassing op projecten en andere

handelingen die zijn beschreven in en worden gerealiseerd, onderscheidenlijk verricht overeenkomstig een beheerplan als bedoeld in artikel 2.3 of een programma als bedoeld in artikel 1.13, eerste, zevende, of achtste lid, of een plan of programma als bedoeld in artikel 2.3, vijfde lid, indien:

a. ten aanzien van het plan of het programma, althans het desbetreffende onderdeel, een passende beoordeling van projecten is uitgevoerd waaruit de zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten, onderscheidenlijk rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van andere handelingen voor het Natura 2000-gebied, en

b. het bestuursorgaan dat het plan of het programma heeft vastgesteld tevens bevoegd is voor de verlening van een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, voor een dergelijk project, onderscheidenlijk een dergelijke handeling, of, als dat niet het geval is, het laatstbedoelde bestuursorgaan heeft ingestemd met het onderdeel van het plan of programma dat betrekking heeft op het project, onderscheidenlijk de andere handeling.

(...)."

Artikel 2.1 van het Besluit natuurbescherming:

"1. Er wordt een programma aanpak stikstof vastgesteld dat tot doel heeft, mede met het oog op een evenwichtige, duurzame economische ontwikkeling, de belasting door stikstofdepositie van de voor stikstof gevoelige habitats in de Natura 2000-gebieden die in het programma zijn opgenomen te verminderen en de instandhoudingsdoelstellingen voor deze habitats binnen afzienbare termijn te realiseren.

(...)"

Artikel 2.7:

"1. De ontwikkelingsruimte voor een in het programma opgenomen Natura 2000-gebied, kan, met uitzondering van de ruimte die in het programma is toegedeeld aan in het programma beschreven projecten en andere handelingen als bedoeld in artikel 2.9, eerste lid, van de wet, overeenkomstig de uitgangspunten, bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onderdeel h, door het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van het desbetreffende besluit, worden toegedeeld in:

(...)

e. een tracébesluit waarop artikel 13, zevende lid, van de Tracéwet van toepassing is;

(...)."

Artikel 2.12:

"Het verbod, bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de wet, is niet van toepassing op projecten en andere handelingen ten aanzien waarvan is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:

a. het project of de andere handeling:

(...)

2°. betreft een project of andere handeling als bedoeld in artikel 2.8, eerste lid, dat betrekking heeft op een hoofdweg als bedoeld in artikel 1 van de Tracéwet of dat betrekking heeft op een hoofdvaarweg als bedoeld in artikel 1 van de Tracéwet en geheel of gedeeltelijk de scheepvaartfunctie betreft, en dat wordt gerealiseerd, onderscheidenlijk die wordt verricht op een grotere afstand gerekend tot het desbetreffende Natura 2000-gebied dan, ingeval van een hoofdweg, 3 kilometer, gemeten vanaf het midden van de rijbaan, of, ingeval van een hoofdvaarweg, 5 kilometer, gemeten vanaf het midden van de vaarweg, en

b. (...)."

Soortenbescherming

Artikel 3.3, vierde lid, van de Wet natuurbescherming:

"4. Een ontheffing of een vrijstelling wordt uitsluitend verleend, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:

a. er bestaat geen andere bevredigende oplossing;

b. zij is nodig:

1° in het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid;

(...)

c. de maatregelen leiden niet tot verslechtering van de staat van instandhouding van de desbetreffende soort."

Artikel 3.8, vijfde lid:

"5. een ontheffing of een vrijstelling wordt uitsluitend verleend, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:

a. er bestaat geen andere bevredigende oplossing;

b. zij is nodig:

(...)

3°. in het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en met inbegrip van voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;

(...)

c. er wordt geen afbreuk gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan."

Gelders Natuurnetwerk

Artikel 1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening:

"Dit besluit is niet van toepassing op:

a. een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 2° of 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht die wordt verleend door Onze Minister, Onze Minister wie het aangaat of Onze Minister wie het aangaat in overeenstemming met Onze Minister;

b. een bestemmingsplan, voor zover dat strekt ter uitvoering van een tracébesluit als bedoeld in de Tracéwet, dan wel ter uitvoering van een wegaanpassingsbesluit als bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding, dan wel een plan als bedoeld in artikel 6, vijfde lid, van die wet."

Artikel 2.10.4:

"1. Bij provinciale verordening worden regels gesteld die bewerkstelligen dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een gebied behorende tot het natuurnetwerk Nederland en een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan wordt afgeweken geen activiteiten mogelijk maken ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van de verordening geldende bestemmingsplan, die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden, tenzij:

a. er sprake is van een groot openbaar belang,

b. er geen reële alternatieven zijn, en

c. de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden

beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd."

Luchtkwaliteit

Artikel 23 van de Tracéwet:

"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. Indien het onderzoek betrekking heeft op het aspect luchtkwaliteit, wordt, voor zover voorhanden, gebruik gemaakt van de gegevens als bedoeld in artikel 5.14 van de Wet milieubeheer, aangegeven welke aanvullende maatregelen naar aanleiding van dat onderzoek nodig zijn en binnen welke termijn die maatregelen worden getroffen.

[...]"

Artikel 5.7, eerste lid, van de Wet milieubeheer:

"In deze titel, bijlage 2 en de op deze titel berustende bepalingen met betrekking tot de kwaliteit van de buitenlucht wordt verstaan onder:

(...)

blootstellingsconcentratieverplichting: een op grond van de gemiddelde blootstellingsindex bepaald kwaliteitsniveau met het doel de schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens te verminderen, waaraan binnen een bepaalde termijn moet worden voldaan;

(...)

grenswaarde: kwaliteitsniveau met als doel schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid of het milieu als geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen en dat binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt en, wanneer het eenmaal is bereikt, niet meer mag worden overschreden;

(...)

richtwaarde: kwaliteitsniveau dat is vastgesteld met het doel om schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid of het milieu als geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen en dat

voor zover mogelijk binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt;

(...)."

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.

(...)

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.

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

Artikel 5.12a:

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

Artikel 5.14:

"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:

a. dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet leidt tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde;

(...)

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

(...)

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 5.17:

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

Artikel 5.19:

"Het beoordelen van de luchtkwaliteit vindt overeenkomstig de bij of krachtens deze paragraaf gestelde regels plaats in alle agglomeraties en zones, aangewezen krachtens artikel 5.22."

Artikel 5.20, eerste lid:

"Bij ministeriële regeling worden voor de toepassing van deze titel, bijlage 2 en de op deze titel berustende bepalingen regels gesteld ten aanzien van het beoordelen van de luchtkwaliteit met betrekking tot de in bijlage 2 genoemde stoffen, waartoe in elk geval kunnen behoren regels omtrent:

(...)

b. de wijze waarop en de frequentie waarmee de luchtkwaliteit wordt beoordeeld, met inbegrip van de locaties waar de luchtkwaliteit wordt beoordeeld, en de te gebruiken gegevens;

(...)

e. de wijze en het tijdstip waarop verslag wordt gedaan van beoordeling van de luchtkwaliteit en de in het verslag op te nemen gegevens;

Bijlage 2 van de Wet milieubeheer:

Voorschrift 4.3:

"Voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) geldt de volgende richtwaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens, die met ingang van 1 januari 2010 voor zover mogelijk moet worden bereikt:

25 microgram per m³, gedefinieerd als jaargemiddelde concentratie."

Voorschrift 4.4:

"1. Voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) geldt met ingang van 1 januari 2015 de volgende grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens: 25 microgram per m³, gedefinieerd als jaargemiddelde concentratie.

2. Tot 1 januari 2015 blijft het eerste lid buiten toepassing bij de uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, ongeacht of de desbetreffende uitoefening of toepassing ook na de genoemde datum gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft of kan hebben."

Voorschrift 4.6:

"Voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) geldt met ingang van 1 januari 2015 een blootstellingsconcentratieverplichting van ten hoogste 20 microgram per m³, gedefinieerd als

gemiddelde blootstellingsindex."

Artikel 1 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007:

"In deze regeling wordt verstaan onder:

(...)

emissiefactor: factor die de uitstoot van een luchtverontreinigende stof per dier per jaar of per voertuigkilometer weergeeft;

(...)"

Artikel 66:

"1. Vóór 15 maart van ieder kalenderjaar maakt de Minister de volgende gegevens bekend:

a. een overzicht van de grootschalige concentratiegegevens van zwaveldioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (PM_{2,5} en PM₁₀), lood, koolmonoxide, ozon en benzeen van het voorafgaande kalenderjaar;

b. een overzicht van de prognoses van de grootschalige concentratiegegevens van zwaveldioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (PM_{2,5} en PM₁₀), lood, koolmonoxide, ozon en benzeen voor alle kalenderjaren volgend op het voorafgaande kalenderjaar tot en met het jaar 2030;

c. een overzicht van de emissiefactoren per voertuigkilometer van zwaveldioxide, stikstofoxiden, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (PM_{2,5} en PM₁₀), koolmonoxide en benzeen van het voorafgaande kalenderjaar;

d. een overzicht van de prognoses van de emissiefactoren per voertuigkilometer van zwaveldioxide, stikstofoxiden, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (PM_{2,5} en PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen voor alle kalenderjaren volgend op het voorafgaande kalenderjaar tot en met het jaar 2030;

(...)"

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."

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

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

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

Kaderrichtlijn Water: lozen van afstromend hemelwater

Artikel 10 van de Tracéwet:

"1. Het tracébesluit bevat ten minste:

(...)

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."

Artikel 6.2 van de Waterwet:

"1. Het is verboden om stoffen te brengen in een oppervlaktewaterlichaam, tenzij:

a. een daartoe strekkende vergunning is verleend door Onze Minister of, ten aanzien van regionale wateren, het bestuur van het betrokken waterschap;

b. daarvoor vrijstelling is verleend bij of krachtens algemene maatregel van bestuur;

(...)."

Artikel 2.1 van het Besluit lozen buiten inrichtingen:

"1. [appellant sub 11]e die loost en weet of redelijkerwijs had kunnen weten dat door het lozen nadelige gevolgen voor het milieu ontstaan of kunnen ontstaan, die niet of onvoldoende worden voorkomen of beperkt door naleving van de bij of krachtens dit besluit gestelde voorschriften, voorkomt die gevolgen of beperkt die voor zover voorkomen niet mogelijk is en voor zover dit redelijkerwijs van hem kan worden gevegd.

2. Onder het voorkomen of beperken van het ontstaan van nadelige gevolgen voor het milieu, bedoeld in het eerste lid, wordt verstaan:

a. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het zoveel mogelijk beperken van bodemverontreiniging;

b. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het zoveel mogelijk beperken van verontreiniging van het grondwater;

c. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het zoveel mogelijk beperken van de verontreiniging van een oppervlaktewaterlichaam;

(...)."

Artikel 3.5:

"1. In afwijking van artikel 3.4, eerste lid, wordt bij het lozen van buiten de bebouwde kom gelegen rijkswegen en provinciale wegen en daarbij behorende bruggen, viaducten en andere kunstwerken ten minste voldaan aan het tweede tot en met het vierde lid.

2. Het lozen op of in de bodem is toegestaan.

3. Het lozen in een aangewezen oppervlaktewaterlichaam of in een voorziening voor de inzameling en transport van afvalwater, niet zijnde een vuilwaterriool, is toegestaan, indien het lozen op of in de bodem redelijkerwijs niet mogelijk is.

4. Het lozen in een niet-aangewezen oppervlaktewaterlichaam is toegestaan, indien het lozen in een aangewezen oppervlaktewaterlichaam of in een voorziening voor de inzameling en transport van afvalwater, niet zijnde een vuilwaterriool, redelijkerwijs niet mogelijk is."

Geluid

Artikel 10 van de Tracéwet:

"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;

(...)

f. Het tracébesluit bevat ten minste 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 23, eerste lid:

"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."

Artikel 11.8 van de Wet milieubeheer:

"1. Ten behoeve van de bepaling van de geluidbelasting en de geluidbelasting L_{night} vanwege een weg, spoorweg, inrichting of verzameling van inrichtingen worden bij regeling van Onze Minister regels gesteld."

Artikel 11.20:

"De beheerder draagt zorg voor de naleving van de geluidproductieplafonds."

Artikel 11.22:

"1. De beheerder zendt voor 1 oktober van het kalenderjaar, volgend op het eerste kalenderjaar waarin dit hoofdstuk het gehele jaar van toepassing is, en vervolgens elk kalenderjaar voor 1 oktober, aan Onze Minister een verslag met betrekking tot de naleving van de geluidproductieplafonds in het voorafgaande kalenderjaar.

2. Onze Minister stelt het verslag, vergezeld van zijn bevindingen, voor een ieder langs elektronische weg beschikbaar.

3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot de gegevens die het verslag ten minste bevat.

4. Tot de in het derde lid bedoelde gegevens behoren in elk geval:

a. een vergelijking van de hoogte van de berekende geluidproductie op de referentiepunten met de geluidproductieplafonds zoals deze golden op 31 december van het voorafgaande kalenderjaar;

b. een overzicht van de weg- of baanvakken waar de berekende geluidproductie op een of meer referentiepunten 0,5 dB of minder onder de geluidproductieplafonds, bedoeld in onderdeel a ligt;

c. een verantwoording van de validatie van de berekende waarden voor de referentiepunten, waarbij de validatie in ieder geval plaatsvindt middels steekproefsgewijze metingen door een onafhankelijke partij.

5. Onze Minister stelt nader regels omtrent de wijze waarop de geluidproductie bedoeld in het vierde lid, wordt berekend.

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 geluidgevoelige objecten vanwege die weg of spoorweg ondervinden bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond.

(...)"

Artikel 11.33:

"(...)

6. [appellant sub 11]e die het akoestisch onderzoek uitvoert, doet tevens akoestisch onderzoek naar de effecten van de samenloop van de geluidbelasting van de weg of spoorweg en een andere geluidsbron als bedoeld in artikel 11.30, vijfde lid.

7. Onze Minister stelt nadere regels omtrent:

(...)

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.

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

Artikel 11.57:

"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 geluidbelasting 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,

(...)"

Artikel 11.59:

"1. Een saneringsplan bevat voor saneringsobjecten de maatregelen die met 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.

(...)"

Artikel 1.2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012:

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

In paragraaf 4 van hoofdstuk 1 van bijlage I staat:

"In het akoestisch rapport betreffende wegverkeerslawaaai worden vermeld:

(...)

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

(...)."

Artikel 3.2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012:

"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.

2. 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 5.3:

"1. De equivalente geluidsniveaus ten behoeve van de berekening van de geluidproductie worden berekend volgens Standaardrekenmethode 2, bedoeld in hoofdstuk 2 van bijlage III bij deze regeling en in hoofdstuk 5 van bijlage IV bij deze regeling, waarbij geldt dat, indien en voor zover van toepassing, tevens hoofdstuk 1 van bijlage V bij deze regeling wordt toegepast en waarbij:

a. als het een weg betreft: alle op de geluidplafondkaart aangegeven delen van wegen in de berekening worden meegenomen.

(...)

3. Onverminderd het eerste lid is op de berekening van de equivalente geluidsniveaus ten behoeve van de berekening van de geluidproductie, bedoeld in artikel 11.22, vierde lid, van de Wet milieubeheer, indien en voor zover van toepassing, tevens hoofdstuk 3 van bijlage V bij deze regeling van toepassing."

Bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012:

"Hoofdstuk 3. Regels voor berekening geluidproductie voor het jaarlijkse verslag

Bij het opstellen van het verslag, bedoeld in artikel 11.22 van de Wet milieubeheer, de geluidproductie voor het betreffende kalenderjaar en de vergelijking met het geldende geluidproductieplafond wordt berekend op basis van:

a. de voor dat kalenderjaar representatief te achten verkeersgegevens;

b. de afscherpende objecten die op de laatste dag van het kalenderjaar zijn opgenomen in het register voor zover deze daadwerkelijk aanwezig zijn;

c. de laatste dag van het betreffende kalenderjaar voor de overige gegevens."

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;

(...)"

Artikel 31 van het Besluit geluid milieubeheer:

"1. Een geluidbeperkende maatregel is financieel doelmatig indien het aantal maatregelpunten van de geluidbeperkende maatregel niet hoger is dan het aantal reductiepunten behorende bij het cluster waar de maatregel voor is bedoeld.

2. In afwijking van het eerste lid is een geluidbeperkende maatregel niet financieel doelmatig, indien naar het oordeel van Onze minister uit het akoestisch onderzoek blijkt dat:

a. toepassing van de geluidbeperkende maatregel de grootste geluidreductie oplevert voor het cluster;

b. het aantal maatregelpunten voor deze maatregel hoger is dan het aantal maatregelpunten voor een andere geluidbeperkende maatregel die een gelijke of nagenoeg gelijke geluidreductie kan realiseren en

c. in vergelijking met de andere maatregel de extra maatregelpunten niet in redelijke verhouding staan tot de extra geluidreductie die door het treffen van deze maatregel bereikt kan worden.

(...)"

Artikel 11 van de Regeling geluid milieubeheer:

"1. De maatregelpunten van de geluidbeperkende maatregelen, bedoeld in artikel 31 van het besluit, worden bepaald overeenkomstig tabel 1 of 2 van bijlage 3 bij deze regeling.

(...)"

Omschrijving bronmaatregel	Randvoorwaarden	Maatregelpunten
Weg		
Wegdek 2-laags Zeer Open Asfalt Beton	- Voldoende verkeersintensiteit. - Geen wringend of remmend verkeer. - Snelheid meer dan 70 km per uur.	22 per 10 m ²
Wegdek Dunne deklaag	- Niet op kruisingen met afslaand verkeer, rotondes of verkeerspleinen.	9 per 10 m ²

Artikel 15 van de Regeling geluid milieubeheer:

"Als categorieën van geluidsbronnen als bedoeld in artikel 11.30, vijfde lid, van de wet worden aangewezen:

- a. wegen;
- b. spoorwegen;
- c. industrieterreinen als bedoeld in artikel 40 of 52 van de Wet geluidhinder, en
- d. luchthavens als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart."

Artikel 16 van de Regeling geluid milieubeheer vanaf 1 januari 2018:

"Een onderzoek naar de effecten van samenloop als bedoeld in artikel 11.33, zevende lid, onderdeel c, van de wet kan in elk geval achterwege blijven indien:

- a. de geluidbelasting als gevolg van vaststelling van het geluidproductieplafond vanwege de weg of spoorweg niet hoger wordt dan de waarde, bedoeld in artikel 11.30, eerste lid, van de wet,
- b. de geluidbelasting als gevolg van wijziging van het geluidproductieplafond vanwege de weg of spoorweg niet hoger wordt dan de waarde, bedoeld in artikel 11.30, tweede lid, van de wet, of
- c. de geluidsbelasting vanwege de andere geluidsbron de voorkeurswaarde niet overschrijdt."

Artikel 1 van de Wet geluidhinder:

"In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

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

[..]"

Artikel 110g:

"Onze minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidsbelasting van de gevel van woningen of van ander geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast."