



**Tracébesluit
A12/A15 Ressen – Oudbroeken (2021)**

Wijziging van het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (2017 en 2019)

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Oost Nederland
Telefoon	0800 - 8002
Datum	september 2021
Status	definitief
Bronnen	Verwijzingen die zijn opgenomen in de toelichting op het Tracébesluit en in de bijlagen daarvan zijn opvraagbaar bij Rijkswaterstaat Oost Nederland.

Inhoudsopgave

I	Besluit – 4	
	Artikel 1	Wijzigingen ten opzichte van het Tracébesluit 2017 en 2019
	Artikel 2	Wijziging detailkaarten
	Artikel 3	Kunstwerken
	Artikel 4	Overige infrastructurale voorzieningen en maatregelen
	Artikel 5	Geluidmaatregelen
	Artikel 6	Nieuwe referentiepunten en geluidproductieplafonds
	Artikel 7	Mitigerende maatregelen Wet natuurbescherming
	Artikel 8	Compenserende maatregelen Wet natuurbescherming
	Artikel 9	Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling
	Artikel 10	Toepasselijkheid Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken
	Artikel 11	Schadevergoeding
	Artikel 12	Toepasselijkheid Crisis- en herstelwet
	Bijlage A	Nieuwe referentiepunten en nieuwe geluidproductieplafonds
II	Gewijzigde detailkaarten – 17	
III	Toelichting – 21	
	Hoofdstuk 1	Reden voor wijziging van het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (2017 en 2019)
	Hoofdstuk 2	Aanvullende Passende Beoordeling
	Hoofdstuk 3	Ontwerptechnische aanpassingen
	Hoofdstuk 4	Artikelsgewijze toelichting
IV	Bijlagen	
	Bijlage 1	Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021
	Bijlage 2	Notitie ‘Onderzoeksgebied depositieberekeningen: onderbouwing maximale rekenafstand van 25 km voor wegverkeer’
	Bijlage 3	Akoestisch onderzoek
	Bijlage 4	Oplegnotitie Compensatieplan Stikstofdepositie 2021

Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (2021)

Wijziging van het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (2017 en 2019)

In het wegenproject ViA15 werken Rijkswaterstaat en provincie Gelderland samen aan een betere verkeersdoorstroming in de regio Arnhem – Nijmegen, de Liemers en de Achterhoek. Het project ViA15 verbetert de bereikbaarheid, versterkt het vestigingsklimaat en realiseert een directe verbinding tussen de Rotterdamse haven en Duitsland. De Raad van State heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat in een tussenuitspraak van 20 januari 2021 opgedragen om de stikstofgevolgen van het Tracébesluit ViA15 beter te onderbouwen. Voor de nadere onderbouwing van de stikstofgevolgen heeft de minister gerekend met de recent door het kabinet vastgestelde rekenafstand van 25 kilometer. Daarbij worden er aanvullende mitigerende en extra compenserende maatregelen getroffen. In het tracébesluit 2021 is de nadere onderbouwing van de stikstofgevolgen opgenomen en zijn tevens de aanvullende mitigerende en extra compenserende maatregelen vastgelegd.

Daarnaast bevat het tracébesluit 2021 enkele wijzigingen van ondergeschikte aard die het gevolg zijn van ontwerp-optimalisaties. Het betreft de volgende wijzigingen:

1. Het brugcomplex over het Pannerdensch Kanaal wordt voorzien van een fietsbrug die onder de verkeersbrug 'hangt'. Dit biedt voordelen voor fietsers: minder last van auto's en een betere aansluiting van het fietspad op de Rijndijk aan de westzijde en de Kandiadijk aan de oostzijde van de brug. Het ontwerp heeft gevolgen voor bijvoorbeeld de hoogte van de brug en de plek van het landhoofd aan de oostzijde. De opstaande rand op de verkeersbrug wordt tevens als geluidscherm uitgevoerd.
2. De onderdoorgang Helhoek-Helstraat (onder de N810) wordt uitgevoerd met een betonnen bak (KW76) en niet met een folieconstructie, waardoor het beheer eenvoudiger wordt.
3. Het viaduct (KW25) bij de Kampsestraat in Bemmelen wordt langer om de kruising met de A15 constructief passend te maken.



I Besluit

Gezien de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:105) en gelet op artikel 14, eerste lid van de Tracéwet stel ik, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2021) vast.

Dit tracébesluit voorziet in een aantal wijzigingen van het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (2017), zoals vastgesteld op 24 februari 2017 en nadien gewijzigd met het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2019) van 18 februari 2019.

Dit tracébesluit bestaat uit deze besluittekst met bijlage A (I) en vier detailkaarten (II). Bij het tracébesluit hoort een toelichting (III) met vier bijlagen (IV). De toelichting met bijlagen maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit.

Artikel 1 Wijzigingen ten opzichte van het Tracébesluit 2017 en 2019

De artikelen 2 tot en met 9 bevatten de wijzigingen van het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (2017), zoals vastgesteld op 24 februari 2017 (hierna te noemen: Tracébesluit 2017) en het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2019), zoals vastgesteld op 18 februari 2019 (hierna te noemen: Tracébesluit 2019).

Artikel 2 Wijziging detailkaarten

Op detailkaarten (II) genummerd 6, 7, 8 en 10 zijn de wijzigingen ten opzichte van het Tracébesluit 2017 en het Tracébesluit 2019 aangegeven.

Artikel 3 Kunstwerken

1. De volgende regels van tabel 1 behorende bij artikel 2 van het Tracébesluit 2017

Code	Type	Van km	Tot km	kaart	Omschrijving	Kruisend	Minimale doorrij-/doorvaarthoogte
KW25	Viaduct	(A15) 167170	(A15) 167186	6	Kampsestraat	Over de Kampsestraat	Minimaal gelijk aan doorrijhoogte van bestaand spoorviaduct Betuweroute over Kampsestraat (4,10m)
KW28	Brug	(A15) 169640	(A15) 170620	7	Aanbrug westzijde Pannerdensch Kanaal	Over uiterwaarde westzijde Pannerdensch kanaal, tussen Rijndijk en hoofd-overspanning	Minimale hoogteligging aanbrug volgt uit hoogteligging boven Pannerdensch kanaal en boven Rijndijk

KW29	Brug	(A15) 170620	(A15) 170820	7	Hoofdoverspanning brug A15 en fietspad over Pannerdensch Kanaal	Over het Pannerdensch Kanaal	Vrije hoogte boven de vaargeul van het kanaal is minimaal 9,10m boven de maatgevende hoogste waterstand van +15,30m NAP
KW30	Brug	(A15) 170820	(A15) 171530	7	Aanbrug oostzijde Pannerdensch Kanaal	Over uiterwaarde en Kandiadijk	Minimale hoogteligging aanbrug volgt uit hoogteligging boven Pannerdensch kanaal en boven Kandiadijk

worden vervangen door

Code	Type	Van km	Tot km	kaart	Omschrijving	Kruisend	Minimale doorrij-/doorvaarhoogte
KW25	Viaduct	(A15) 167156	(A15) 167201	6	Kampsestraat	Over de Kampsestraat	Minimaal gelijk aan doorrijhoogte van bestaand spoorviaduct Betuweroute over Kampsestraat (4,10m)
KW28	Brug	(A15) 169640	(A15) 170620	7	Aanbrug A15 met fietspad onder aanbrug westzijde Pannerdensch Kanaal	Over uiterwaarde westzijde Pannerdensch kanaal, tussen Rijndijk en hoofdoverspanning	Minimale hoogteligging aanbrug en fietspad volgt uit hoogteligging boven Pannerdensch kanaal en aansluiting fietspad op Rijndijk
KW29	Brug	(A15) 170620	(A15) 170820	7	Hoofdoverspanning brug A15 met voetpad en fietspad onder hoofdoverspanning over Pannerdensch Kanaal	Over het Pannerdensch Kanaal	Vrije hoogte boven de vaargeul van het kanaal is minimaal 9,10m boven de maatgevende hoogste waterstand van +15,30m NAP
KW30	Brug	(A15) 170820	(A15) 171580	7/8	Aanbrug A15 en fietspad onder aanbrug oostzijde Pannerdensch Kanaal	Over uiterwaarde oostzijde Pannerdensch Kanaal en Kandiadijk	Minimale hoogteligging aanbrug en fietspad volgt uit hoogteligging boven Pannerdensch kanaal en aansluiting fietspad op Kandiadijk

2. De volgende regel wordt toegevoegd aan tabel 1 behorende bij artikel 2 van het Tracébesluit 2017:

Code	Type	Van km	Tot km	kaart	Omschrijving	Kruisend	Minimale doorrij-/doorvaarthoogte
KW76	Betonnen bak-constructie	n.v.t. – gelegen onder N810	n.v.t. – gelegen onder N810	10	Verbinding Helhoek - Helstraat	Onder de N810	N.v.t.

3. De volgende regel van tabel 1 behorende bij artikel 2 van het Tracébesluit 2017 komt te vervallen:

Code	Type	Van km	Tot km	kaart	Omschrijving	Kruisend	Minimale doorrij-/doorvaarthoogte
KW32	Viaduct	(A15) 171604	(A15) 171618	7/8	Verbinding Kandiadijk - Loodijk	Onder de A15	4,60m

4. De in artikel 3 lid 1 tot en met 3 genoemde wijzigingen zijn weergegeven op de detailkaarten 6, 7, 8 en 10.

Artikel 4 Overige infrastructurele voorzieningen en maatregelen

1. De volgende regel van tabel 3 behorende bij artikel 3 van het Tracébesluit 2017

Kaart	Infrastructurele voorziening en maatregel	Locatie (km)
7	Het realiseren van een in twee richtingen bereden fietsverbinding over de brug Pannerdensch kanaal, aan de westzijde via de Rijndijk aansluitend op de Lodderhoeksestraat en aan de oostzijde aansluitend op de nieuwe ligging van de weg Den Oldenhoek - Vossendel	A15 tussen km 169.4 – 172.0

wordt vervangen door

Kaart	Infrastructurele voorziening en maatregel	Locatie (km)
7	Het realiseren van een in twee richtingen bereden fietsverbinding als onderdeel van de brug over het Pannerdensch kanaal (onder het brugdek van de A15) aan de westzijde via de Rijndijk aansluitend op de Lodderhoeksestraat en aan de oostzijde aansluitend op de Kandiadijk en vervolgens in de richting van de weg Den Oldenhoek - Vossendel	A15 tussen km 169.4 – 172.0

2. De volgende regel wordt toegevoegd aan tabel 3 behorende bij artikel 3 van het Tracébesluit 2017:

Kaart	Infrastructurele voorziening en maatregel	Locatie (km)
7	Het realiseren van een voetgangersverbinding tussen de oevers van het Pannerdensch Kanaal door middel van trappen naar een afzonderlijke voetgangersbrug als onderdeel van de hoofdoeverspanning van de brug over het Pannerdensch kanaal	A15 tussen km 170.6 – 170.82

3. De volgende regels van tabel 3 behorende bij artikel 3 van het Tracébesluit 2017 komen te vervallen:

Kaart	Infrastructurele voorziening en maatregel	Locatie (km)
8	Het verleggen van de fietsverbinding over de Kandiadijk in oostelijke richting onderlangs het nieuwe viaduct KW32	A15 km 171.6
8	Het realiseren van een trap met fietsgoot en een fietspad voor fietsverkeer vanaf de Loodijk naar de brug Pannerdensch kanaal	A15 km 171.5
8	Het verleggen van de wegverbinding Loodijk – Kandiadijk/Vossendel	A15 tussen km 171.5 – 171.7

4. De in artikel 4 lid 1 tot en met 3 genoemde wijzigingen zijn weergegeven op de detailkaarten 7 en 8.

Artikel 5 Geluidmaatregelen

1. Artikel 7 lid 2 van het Tracébesluit 2017

2. Op de locaties, zoals vermeld in tabel 6, worden geluidafschermende maatregelen gerealiseerd. De hoogte van deze maatregelen is bepaald ten opzichte van de buitenste kantstreep 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 (II).

wordt vervangen door

2. Op de locaties, zoals vermeld in tabel 6, worden geluidafschermende maatregelen gerealiseerd. De hoogte van deze maatregelen is bepaald ten opzichte van de buitenste kantstreep van de weg aan de zijde van de schermen. Deze maatregelen zijn aangeduid op de detailkaarten (II). De geluidmaatregelen worden met een absorberende werking uitgevoerd, met uitzondering van de volgende schermen:

- het scherm ter hoogte van het Rijksmonument Huize Rijswijk
- de schermen ter hoogte van de brug Pannerdensch Kanaal, die in tabel 6 zijn aangeduid met een *.

2. Artikel 7, tabel 6, van het Tracébesluit 2017 wordt aangevuld met de volgende regels:

Type	Locatie	Zijde	Hoogte	Lengte	Van km	Tot km
Scherm*	Hoofdrijbaan Links A15 (brug Pannerdensch Kanaal)	Noord	1 m	393 m	168,826	169,219

Scherms*	Hoofdrijbaan Links A15 (brug Pannerdensch Kanaal)	Noord	1 m	2112 m	169,469	171,581
Scherms*	Hoofdrijbaan Rechts A15 (brug Pannerdensch Kanaal)	Zuid	1 m	355	168,905	169,260
Scherms*	Hoofdrijbaan Rechts A15 (brug Pann)	Zuid	1 m	1689 m	169,890	171,579

3. De in artikel 5 lid 2 genoemde geluidafschermende maatregelen zijn weergegeven op de detailkaarten 7 en 8.

Artikel 6 Nieuwe referentiepunten en geluidproductieplafonds

Bijlage A, als bedoeld in artikel 8 lid 1 van het Tracébesluit 2017 en nadien gewijzigd met het Tracébesluit 2019 wordt, voor wat betreft de in bijlage A1 van het Tracébesluit 2019 opgenomen referentiepunten gedeeltelijk vervangen. Dit betreft de referentiepunten met nummers 62316 t/m 624348, 62453 t/m 62483 en 62519, waarvoor in bijlage A van dit tracébesluit nieuwe geluidproductieplafonds zijn vastgesteld.

Artikel 7 Mitigerende maatregelen Wet natuurbescherming

1. Artikel 10 lid 1 van het Tracébesluit 2017

1. Voor de uitvoering van de werkzaamheden gelden enkele generieke maatregelen waar bij de effectbeoordeling rekening mee gehouden is.
- brugontwerp zonder verlichting en met opstaande rand om lichtverstoring door wegverkeer tegen te gaan;
 - afschermen van werkkerreinen om verstoring door licht tegen te gaan.

wordt vervangen door

1. Voor de uitvoering van de werkzaamheden gelden enkele generieke maatregelen waar bij de effectbeoordeling rekening mee gehouden is.
- brug autoverkeer Pannerdensch Kanaal zonder verlichting en met opstaande rand om lichtverstoring door wegverkeer tegen te gaan;
 - verlichting van het fietspad en voetpad onder de brug Pannerdensch Kanaal wordt voorzien van een lage lichtsterkte en op het wegdek gericht, om verstoring door licht tegen te gaan;
 - afschermen van werkkerreinen om verstoring door licht tegen te gaan.
2. De volgende regels van tabel 9, onder a en b behorende bij artikel 10 van het Tracébesluit 2017

	Wettelijk kader	Type beschermde natuur	Maatregel
a.	Wet natuurbescherming, soortenbescherming en gebiedsbescherming (N2000-gebied)	kamsalamander	Beperken van de barrièrewerking door aanleg van één ecopassage ter hoogte van km 171.6 en één ecopassage ter hoogte van km 171.7 in het talud van de A15 ten oosten van de brug, ter versterking van het leefgebied

b.	Wet natuurbescherming, soortenbescherming	poelkikker	Beperken van de barrièrewerking door aanleg van één ecopassage ter hoogte van km 171.6 en één ecopassage ter hoogte van km 171.7 in het talud van de A15 ten oosten van de brug, ter versterking van het leefgebied
----	---	------------	---

worden vervangen door

	Wettelijk kader	Type beschermde natuur	Maatregel
a.	Wet natuurbescherming, soortenbescherming en gebiedsbescherming (N2000-gebied)	kamsalamander	Beperken van de barrièrewerking door aanleg van één ecopassage ter hoogte van km 171.55 en één ecopassage ter hoogte van km 171.7, respectievelijk onder de brug en in het talud van de A15 ten oosten van de brug, ter versterking van het leefgebied
b.	Wet natuurbescherming, soortenbescherming	poelkikker	Beperken van de barrièrewerking door aanleg van één ecopassage ter hoogte van km 171.55 en één ecopassage ter hoogte van km 171.7, respectievelijk onder de brug en in het talud van de A15 ten oosten van de brug, ter versterking van het leefgebied

3. Aan artikel 10 van het Tracébesluit 2017 wordt als lid 5 en 6 toegevoegd:

5. Om negatieve effecten op de natuur te mitigeren, worden, ten behoeve van het beperken of voorkomen van een toename van stikstofdepositie, de volgende maatregelen getroffen:

Natura 2000-gebied waarin habitatype is gelegen waarvoor mitigerende maatregel wordt ingezet	Mitigerende maatregel
Korenburgerveen, Stelkampsveld, Willinks Weust, Wooldse Veen, Bekendelle, Witte Veen en Buurserzand & Haaksbergerveen	<ul style="list-style-type: none"> - Beëindiging van stikstofemissie van het agrarisch bedrijf aan de Henxelseweg 7 te Winterswijk-Henxel en intrekking door de provincie Gelderland van de vergunning van 29 juli 2015 op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, nr. 2015-001994. - Beëindiging van stikstofemissie van het agrarisch bedrijf aan de Braakmansdijk 2 te Haarlo en intrekking door de provincie Gelderland van de vergunning van 14 januari 2013 op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, nr. 2012-015892.
Sint Jansberg, De Bruuk, Oeffelter Meent en Zeldersche Driessen	Gedeeltelijke beëindiging van stikstofemissie van het agrarisch bedrijf aan de Elzenstraat 10 te Middelaar en gedeeltelijke intrekking door de provincie Limburg van de vergunning van 14 december 2017 op grond van de Wet natuurbescherming, nr. 2017-203121.
Binnenveld	<ul style="list-style-type: none"> - Beëindiging van stikstofemissie van het agrarisch bedrijf aan de Lage Valkseweg 149 te Lunteren en intrekking door de provincie Gelderland van de vergunning van 31 augustus 2015 op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, nr. 2015-007100. - Gedeeltelijke beëindiging van stikstofemissie van het agrarisch bedrijf aan de Zeggelaarsweg 3 te Lunteren en gedeeltelijke

	intrekking door de provincie Gelderland van de vergunning van 10 juni 2016 op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, nr. 2016-005767.
Langstraat en Ulvenhoutse Bos	Beëindiging van stikstofemissie van het agrarisch bedrijf aan de Rimpelaar 65 te Molenschot en intrekking door de gemeente Gilze en Rijen van de vergunning van 19 december 2006 op grond van de Wet milieubeheer, nr. Wm 2006-9.

Het effect van de mitigerende maatregelen en de afname van stikstofdepositie is opgenomen in hoofdstuk 10 en bijlage 6 van de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021.

6. De doortrekking van de A15 en verbreding van de A12 en A15 worden pas opengesteld, wanneer de agrarische activiteiten van de in lid 5 genoemde bedrijven (gedeeltelijk) zijn beëindigd, overeenkomstig de uitgangspunten en berekeningen in bijlage 6 van de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 en wanneer is verzekerd dat hervatting van die activiteiten rechtens is uitgesloten middels (gedeeltelijke) intrekking van de vergunningen.

Artikel 8 Compenserende maatregelen Wet natuurbescherming

De volgende regels ter compensatie van effecten op natuurwaarden zoals opgenomen in tabel 10, onder a, behorende bij artikel 11 van het Tracébesluit 2017, zoals gewijzigd met het Tracébesluit 2019

	Wettelijk kader	Type beschermende natuur	Maatregel
a.	Wet natuurbescherming, gebiedsbescherming	H6510A Glanshaver- en vossenstaartheoïlanden (A)	700 m2 in N2000-gebied Rijntakken, vallend binnen perceelnummers BMN01 I283G en BMN01 I913 te Brummen
		H6120 Stroomdalgraslanden	200 m2 in N2000-gebied Rijntakken, vallend binnen perceelnummers BMN01 I283G en BMN01 I913 te Brummen

worden vervangen door

	Wettelijk kader	Type beschermende natuur	Maatregel
d.	Wet natuurbescherming, gebiedsbescherming	H6510A Glanshaver- en vossenstaartheoïlanden (A)	700 m2 in N2000-gebied Rijntakken, vallend binnen perceelnummers BMN01 I283G en BMN01 I913 te Brummen
		H6120 Stroomdalgraslanden	294 m2 in N2000-gebied Rijntakken, vallend binnen perceelnummers BMN01 I283G en BMN01 I913 te Brummen

Artikel 9 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

Aan artikel 17 van het Tracébesluit 2017 wordt als lid 5 toegevoegd:

5. In afwijking op de in het eerste en tweede lid opgenomen marges, zijn afwijkingen omhoog niet toegestaan voor de situering van de wegas van de A15 op de brug over het Pannerdensch Kanaal (KW27, KW28, KW29, KW30).

Artikel 10 Toepasselijkheid Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken

Het bepaalde in het Tracébesluit 2017 en 2019 blijft voor het overige onverminderd van kracht.

Artikel 11 Schadevergoeding

Artikel 18 (schadevergoeding) van het Tracébesluit 2017 is van overeenkomstige toepassing op dit Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (2021), met dien verstande dat daar waar wordt gesproken over de 'Minister van Infrastructuur en Milieu' thans moet worden gelezen 'Minister van Infrastructuur en Waterstaat' en daar waar wordt verwezen naar de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' moet worden gelezen 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019'.

Artikel 12 Toepasselijkheid Crisis- en herstelwet

Op dit tracébesluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Vastgesteld op

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

B. Visser

Beroepsmogelijkheid

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:105) voor een aantal partijen een einduitspraak gedaan en voor een viertal overgebleven partijen (zie rechtsoverweging 233) een tussenuitspraak gedaan. Daarbij heeft de minister de opdracht gekregen een tweetal gebreken te herstellen in het Tracébesluit A15/A12 Ressen-Oudbroeken (2017) en het Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (2019) (hierna: Tracébesluit 2017 en 2019). In de uitspraak heeft de Raad van State aangegeven dat afdeling 3.4 van de Awb bij de voorbereiding van een gewijzigd of nieuw besluit niet opnieuw behoeft te worden toegepast.

Naast het herstel van de gebreken is het Tracébesluit 2017 en 2019 met dit Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2021) op enkele onderdelen gewijzigd. Dit betreft een wijziging van ondergeschikte aard ten opzichte van het Tracébesluit 2017 en 2019, reden waarom overeenkomstig artikel 14 van de Tracéwet geen ontwerp-tracébesluit ter inzage wordt gelegd.

Tegen het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2021) kan door belanghebbenden beroep worden ingesteld.

De beroepen tegen het Tracébesluit 2017 en 2019 van de appellanten genoemd onder rechtsoverweging 233 van de tussenuitspraak, worden ingevolge artikel 6:19, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht geacht mede te zijn gericht tegen het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2021), tenzij dit daaraan geheel tegemoetkomt. Deze appellanten hoeven dus niet opnieuw beroep in te stellen indien zij bezwaren hebben tegen het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2021).

Het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2021) is tevens toegezonden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en aan de appellanten als genoemd onder rechtsoverweging 233 van de tussenuitspraak.

De termijn voor het indienen van een beroepsschrift bedraagt zes weken en vangt aan op de dag na die waarop het besluit in de Staatscourant is bekendgemaakt. De locaties van de terinzagelegging en de beroepstermijn worden bekend gemaakt via advertenties in de digitale Staatscourant en het Dagblad De Gelderlander. Het tracébesluit ligt ter inzage op de volgende plaatsen:

- Rijkswaterstaat Oost-Nederland, district Zuid, Van Nieuwenhuizenweg 8, Wolfheze, 088 797 42 40.
- Provincie Gelderland (Huis der Provincie), Markt 11, Arnhem, 026 359 99 99.
- Gemeente Duiven, Koning Willem-Alexanderplein 1, Duiven, 088 695 30 00.
- Gemeente Zevenaar, Kerkstraat 27, Zevenaar, 0316 59 51 11.
- Gemeente Overbetuwe, Dorpsstraat 67, Elst, 14 0481.
- Gemeente Lingewaard, Kinkelenburglaan 6, Bemmelen, 026 326 01 11.
- Gemeente Nijmegen (Stadswinkel), Mariënborg 30, Nijmegen, 14 024.
- Gemeente Montferland, Bergvredestraat 10, Didam, 0316 29 13 91.
- Waterschap Rivierenland, De Blomboogerd 1, Tiel, 0344 64 90 90.
- Waterschap Rijn en IJssel, Liemersweg 2, Doetinchem, 0314 36 93 69.

LET OP: In verband met de kabinetsmaatregelen ter bestrijding van het coronavirus COVID-19 kan het voorkomen dat er beperkte openingstijden gelden of dat u een afspraak moet maken als u documenten wilt inzien. Houd hier rekening mee en neem vooraf telefonisch contact op met de locatie om te vragen of u daar terecht kunt.

De stukken zijn digitaal te vinden via <https://www.platformparticipatie.nl/via15/> en staan tevens op <https://www.via15.nl/bibliotheek/planstudie/>.

Een beroepschrift moet worden ingediend bij:
Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Voor burgers is het ook mogelijk om digitaal beroep in te stellen tegen het tracébesluit. Dit kan via het Digitaal Loket van Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (<https://digitaaloket.raadvanstate.nl>).

Het beroepschrift dient ten minste de volgende onderdelen te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- de vermelding dat het gaat om het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2021) van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
- de redenen (gronden) waarom u beroep instelt;
- uw handtekening (het beroepschrift moet ondertekend zijn);
- zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Crisis- en herstelwet

Op dit besluit is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift de beroepsgronden gericht tegen het besluit moet opnemen. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard indien de beroepsgronden niet binnen de beroepstermijn van zes weken zijn ingediend. Na afloop van de beroepstermijn kunnen beroepsgronden niet meer worden aangevuld.

Voorlopige voorziening

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek dient ten minste het volgende te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- de vermelding dat het gaat om het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2021) van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
- de redenen (gronden) van het beroep;
- uw handtekening (het verzoek moet ondertekend zijn);
- zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft;

- een afschrift van het beroepschrift.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzieningenrechter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voor de behandeling bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van het beroep en voor het verzoek om een voorlopige voorziening is griffiegeld verschuldigd.

Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld, en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener van het beroep- of verzoekschrift zorg te dragen voor een vertaling.

Bijlage A: Nieuwe referentiepunten en nieuwe geluidproductieplafonds

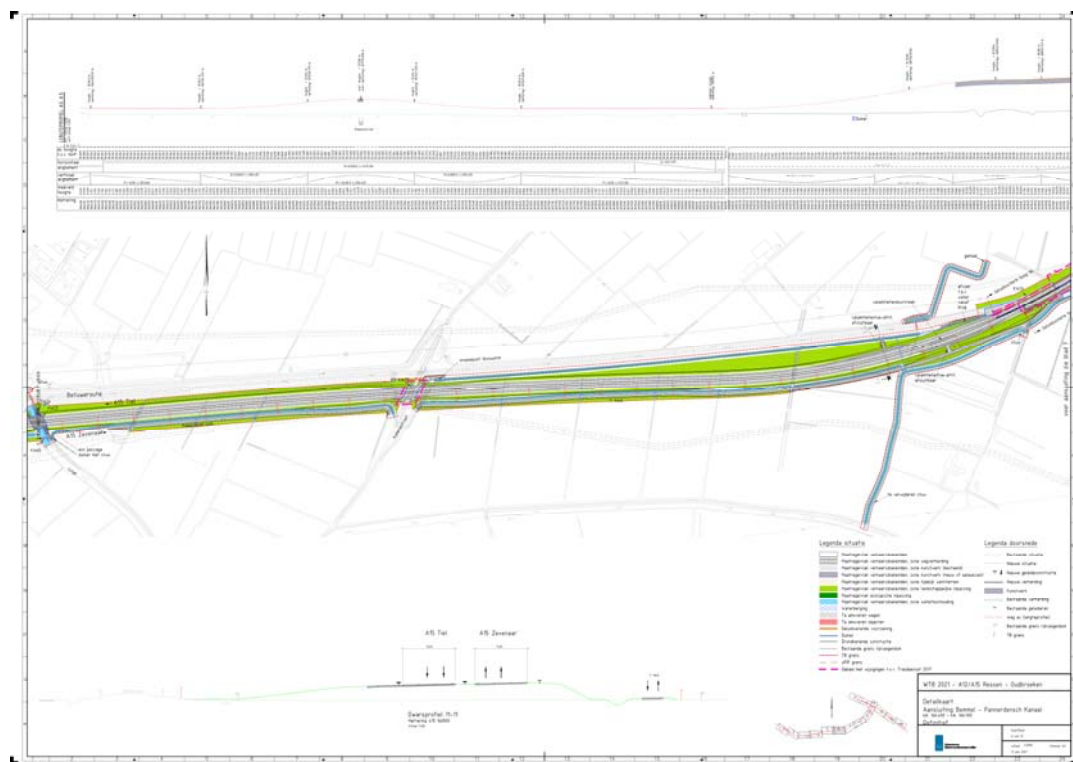
Referentiepunt	Coördinaten		Vast te stellen GPP [dB]
	X	Y	
62316	194567,33	435218,17	63,4
62317	194659,86	435256,51	62,4
62318	194750,58	435299,00	60,1
62319	194839,35	435345,40	57,2
62320	194925,69	435396,18	55,7
62321	195010,18	435450,00	55,7
62322	195093,77	435505,22	49,2
62323	195178,25	435559,05	47,4
62324	195264,03	435610,78	53,3
62325	195351,14	435660,25	53,7
62326	195439,23	435707,97	55,0
62327	195527,45	435755,42	55,8
62328	195615,69	435802,86	55,7
62329	195703,92	435850,31	55,4
62330	195792,15	435897,75	54,3
62331	195880,38	435945,20	53,8
62332	195968,61	435992,64	52,9
62333	196056,55	436040,62	51,7
62334	196143,37	436090,60	53,2
62335	196229,17	436142,30	52,7
62336	196314,64	436194,56	50,3
62337	196399,80	436247,32	50,7
62338	196484,64	436300,58	52,1
62339	196568,51	436355,38	51,2
62340	196650,98	436412,24	52,0
62341	196732,07	436471,05	52,5

Referentiepunt	Coördinaten		Vast te stellen GPP [dB]
	X	Y	
62342	196811,57	436532,00	53,2
62343	196889,66	436594,75	55,5
62344	196966,47	436659,06	57,5
62345	197044,13	436722,34	60,2
62346	197123,13	436783,93	64,3
62347	197204,18	436842,79	63,7
62348	197287,82	436897,91	63,7
62453	197218,65	436995,13	63,8
62454	197135,22	436939,69	63,7
62455	197054,06	436880,98	63,0
62456	196975,47	436818,87	60,6
62457	196898,63	436754,60	57,3
62458	196821,90	436690,20	54,3
62459	196743,93	436627,30	54,2
62460	196664,41	436566,38	51,9
62461	196583,41	436507,44	51,5
62462	196500,83	436450,73	51,2
62463	196416,95	436395,96	52,0
62464	196332,07	436342,75	50,8
62465	196246,88	436290,04	50,9
62466	196161,41	436237,78	52,6
62467	195988,57	436136,48	54,8
62468	195900,55	436088,66	55,3
62469	195812,32	436041,21	53,9
62470	195724,08	435993,77	55,0
62471	195635,85	435946,32	55,9
62472	195547,62	435898,88	56,4
62473	195459,39	435851,43	56,4
62474	195371,16	435803,98	56,4
62475	195283,19	435756,06	55,9
62476	195196,21	435706,37	55,4
62477	195110,54	435654,45	56,1
62478	195026,16	435600,46	55,9
62479	194942,54	435545,29	57,2
62480	194857,90	435491,73	57,7
62481	194771,32	435441,36	58,0
62482	194682,24	435395,54	58,6
62483	194590,63	435355,08	62,9
62519	196076,09	436186,47	53,3

II Gewijzigde detailkaarten

Hieronder zijn de detailkaarten genummerd 6, 7, 8 en 10 opgenomen. De pdf-versies (groot formaat) zijn raadpleegbaar via <https://www.platformparticipatie.nl/via15/> en <https://www.via15.nl/bibliotheek/planstudie/>.

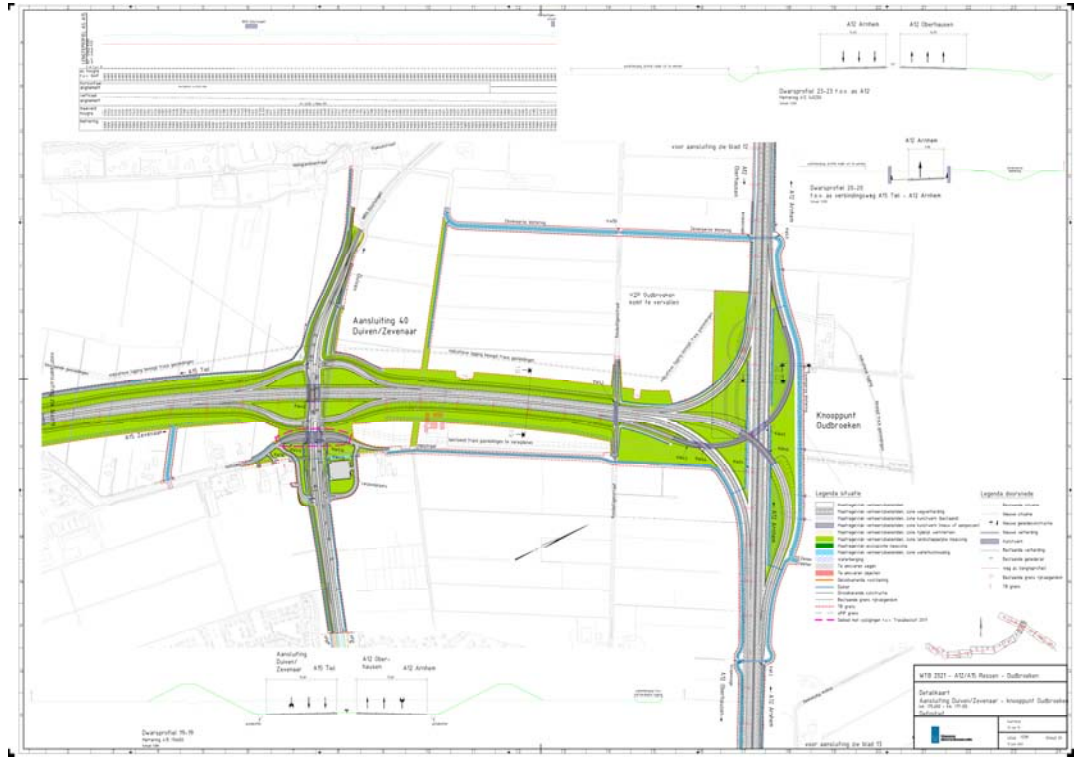
Kaartblad 6



Kaartblad 8



Kaartblad 10



III Toelichting

1 REDEN VOOR WIJZIGING VAN HET TRACÉBESLUIT A12/A15 RESSEN – OUDBROEKEN (2017 EN 2019)

1.1 INLEIDING

Op 24 februari 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2017) vastgesteld (hierna te noemen: Tracébesluit 2017). Op 18 februari 2019 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (2019) vastgesteld (hierna te noemen: Tracébesluit 2019). Beide tracébesluiten worden hierna gezamenlijk ook aangeduid als: 'het Tracébesluit 2017 en 2019'.

Het project voorziet in het doortrekken van de A15 en het verbreden van delen van de A12 en de A15. De A15 wordt doorgetrokken als 2 x 2 autosnelweg vanaf knooppunt Ressen tot de A12 tussen Duiven en Zevenaar. De A15 kruist het Pannerdensch kanaal met een brug en wordt (half)verdiept aangelegd vanaf Groessen tot aan de A12. Er worden twee aansluitingen gerealiseerd ter hoogte van de N839 in de gemeente Lingewaard en de N810 in de gemeente Duiven. De huidige A15 wordt verbreed naar 2 x 3 tussen knooppunt Valburg en knooppunt Ressen. De A12 krijgt tussen Westervoort en knooppunt Oud-Dijk extra rijstroken. Op de A12 komt de huidige aansluiting 29 Zevenaar te vervallen en wordt een nieuwe aansluiting gerealiseerd bij Zevenaar-Oost.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) heeft op 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:105) zowel een einduitspraak als een tussenuitspraak gedaan over het Tracébesluit 2017 en 2019. In de einduitspraak zijn de meeste beroepen niet-ontvankelijk of ongegrond verklaard. Naar aanleiding van het beroep van een viertal appellanten heeft de Afdeling in een tussenuitspraak geoordeeld dat het Tracébesluit 2017 en 2019 op onderdelen gebrekkig is (rechtsoverweging 232-235). Kort gezegd betreft het de volgende gebreken:

- er is onvoldoende gemotiveerd of de beoordeling van de stikstofneerslag op beschermde natuurgebieden volledig is;
- er is sprake van een ontoereikende onderbouwing van de effectiviteit van een faunapassage en amfibietunnel.

De Afdeling heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat opgedragen om deze gebreken te herstellen en daartoe zo nodig een andere onderbouwing aan het Tracébesluit 2017 en 2019 te geven of een ander besluit te nemen.

1.2 HERSTEL GEBREKEN TUSSENUITSpraak

Vanwege het door de Afdeling geconstateerde gebrek betreffende de stikstofneerslag op beschermde natuurgebieden, is een aanvullende passende beoordeling voor het aspect stikstofdepositie uitgevoerd. In dat kader zijn niet alleen nieuwe berekeningen uitgevoerd, maar zijn ook aanvullende mitigerende maatregelen betrokken en is de omvang van de

compenserende maatregel uit het Tracébesluit 2019 opnieuw bepaald. Het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (2021) legt deze aanvullende mitigerende maatregelen en gewijzigde compensatieopgave vast en maakt deze onderdeel van het project. In hoofdstuk 2 wordt verder ingegaan op de uitgevoerde aanvullende passende beoordeling voor stikstofdepositie en de aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen.

Voor wat betreft het gebrek aangaande de onderbouwing van de effectiviteit van een faunapassage en amfibietunnel, heeft het herstel niet geleid tot aanpassing van het Tracébesluit 2017. De nadere onderbouwing en het advies dat ontbrak, is aan de Afdeling en aan betreffende partijen in de beroepsprocedure toegestuurd.

1.3 INFRASTRUCTURELE WIJZIGINGEN VAN ONDERGESCHIKTE AARD

In december 2019 is de uitvoering van het Tracébesluit 2017 en 2019 als werk gegund aan het aannemersconsortium GelreGroen (hierna: de aannemer). Inmiddels heeft de aannemer op basis van het Tracébesluit een uitgewerkt wegontwerp gemaakt. Dit ontwerp bevat een aantal wijzigingen ten opzichte van het referentieontwerp dat ten grondslag ligt aan het Tracébesluit. Om deze optimalisaties te kunnen realiseren is een beperkt aantal wijzigingen van het Tracébesluit 2017 en 2019 nodig. In hoofdstuk 3 worden deze wijzigingen en de omgevingseffecten daarvan beschreven. Vanwege de zeer geringe omvang van de wijzigingen is overeenkomstig artikel 14 van de Tracéwet geen ontwerp-tracébesluit ter inzage gelegd.

2 AANVULLENDE PASSENDE BEOORDELING

2.1 INLEIDING

Ten behoeve van het Tracébesluit 2019, dat het Tracébesluit 2017 onder meer op het gebied van stikstofdepositie wijzigde, is op basis van AERIUS 16L een project-specifieke passende beoordeling opgesteld om de ecologische effecten voor het aspect stikstofdepositie onafhankelijk van het PAS te beoordelen. Uit deze passende beoordeling kwam naar voren dat binnen Natura 2000-gebied Rijntakken aantasting van de natuurlijke kenmerken niet met zekerheid was uit te sluiten. Voor twee habitattypen, H6120 stroomdalgraslanden en H6510A glanshaver- en vossenstaartheoïlanden (glanshaver), is een compensatieopgave bepaald en vastgelegd, die in het gebied Cortenoever wordt gerealiseerd.

In het kader van de beroepsprocedure is het project ViA15 doorgerekend met de nieuwe versie AERIUS 19. Daarbij is, anders dan bij de passende beoordeling uit 2019, uitgegaan van de maximale rekenafstand van 5 km in plaats van 3 km vanaf de weg. Bij het toepassen van deze ruimere afbakening bleek dat ook het Natura 2000-gebied Korenburgerveen in het onderzoeksgebied kwam te liggen. Uit de passende beoordeling bleek voor dit gebied geen sprake van nadelige effecten. Ook voor de andere reeds in het onderzoeksgebied betrokken gebieden, waren er geen andere conclusies dan in de passende beoordeling bij het Tracébesluit 2019. De actualisatie van de passende beoordeling met AERIUS 19 is als "Deelrapport ecologie - Addendum" opgesteld en voorafgaand aan de zitting op 22 tot en met 25 juni 2020 aan de Afdeling en partijen gestuurd.

De Afdeling constateert in de tussenuitspraak van 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:105) dat mogelijk sprake is van een onvolledigheid in de berekeningen van de stikstofneerslag op beschermde natuurgebieden die in 2019 en 2020 zijn uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan, is ten aanzien van het aspect stikstofdepositie een aanvullende passende beoordeling uitgevoerd (bijlage 1). Daarvoor zijn nieuwe stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd, aanvullende mitigerende maatregelen betrokken en is de omvang van de compenserende maatregel uit het Tracébesluit 2019 opnieuw bepaald. Dit wordt in de volgende paragrafen verder toegelicht.

2.2 GEACTUALISEERDE UITGANGSPUNTEN

2.2.1. Maximale rekenafstand 25 km

Het kabinet heeft op 9 juli 2021 besloten om bij depositieberekeningen in het kader van de toestemmingverlening voor alle type emissiebronnen, waaronder wegverkeer, uit te gaan van een maximale rekenafstand van 25 km. In de kern gelden hiervoor de volgende redenen:

- Op basis van technisch modelmatige argumenten is onderbouwd dat berekende projectbijdragen aan de deposities op meer dan 25 km van de emissiebron, niet meer redelijkerwijs toerekenbaar zijn aan een project.
- Er is toereikend verzekerd dat, waar nodig, voldoende passende maatregelen worden getroffen om verslechtingen te voorkomen, die mogelijk kunnen optreden op afstanden groter dan 25 km van de weg. Dit gebeurt onder meer in de structurele aanpak stikstof die per 1 juli 2021 verankerd is in de Wet natuurbescherming.

Het kabinetsbesluit is toegelicht in de kamerbrief van 9 juli 2021.¹ De technisch modelmatige argumenten voor de maximale rekenafstand van 25 km volgen uit de onderzoeken die door RIVM en TNO zijn uitgevoerd, in opdracht van het ministerie van LNV en in reactie op het eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof.²

Het vorenstaande vormt de aanleiding om ook voor de depositieberekeningen voor dit tracébesluit uit te gaan van een maximale rekenafstand van 25 km in plaats van de maximale rekenafstand van 5 km waarvan eerder is uitgegaan.

Als bijlage 2 van de toelichting van dit tracébesluit is toegevoegd de notitie '*Onderzoeksgebied depositieberekeningen: onderbouwing maximale rekenafstand van 25 km voor wegverkeer*'. Deze bijlage bevat een samenvatting van de technisch modelmatige argumenten voor de maximale rekenafstand van 25 km, een duiding van depositiebijdragen van wegverkeer buiten 25 km en geeft tot slot aan op welke wijze is verzekerd dat voldoende passende maatregelen zullen worden getroffen om verslechtingen buiten 25 km te voorkomen.

2.2.2. Overige uitgangspunten

Voor het bepalen van de stikstofdepositiebijdragen zijn per Natura 2000-gebied berekeningen uitgevoerd uitgaande van een modelgebied dat voor elk van die gebieden afzonderlijk is bepaald. Daarbij is uitgegaan van een wegenmodel dat de volgende wegvakken omvat:

1. De wegvakken die zijn geselecteerd voor het bepalen van het onderzoeksgebied, zie ook paragraaf 2.3. Dit zijn de wegvakken binnen het projectgebied, de aansluitende wegvakken op het projectgebied tot en met de eerstvolgende aansluiting en alle wegen waarop als gevolg van het project een toename van het verkeer verwacht wordt van meer dan 500 motorvoertuigen per etmaal, per rijrichting (mvt/etm/rij);
2. De wegvakken die ook reeds onderdeel waren van de modelinvoer voor de depositieberekeningen en ecologische beoordeling voor het Tracébesluit 2019 en het "Deelrapport ecologie - Addendum" uit 2020, en
3. De wegvakken waarop als gevolg van het project sprake is van een afname van verkeer van meer dan 500 mvt/etm/rij.

Een modelgebied bestaat uit alle voor dat Natura 2000-gebied relevante wegvakken van het wegenmodel binnen een straal van 25 km van dat Natura 2000-gebied.

De depositieberekeningen zijn uitgevoerd met de meest actuele versie van AERIUS, versie C20.

- In AERIUS C20 zijn onder andere de habitattypenkaarten geactualiseerd op basis van de meest recent gekarteerde habitattypen. Deze kaarten omvatten alleen de kwalificerende habitattypen en stikstofgevoelige leefgebieden van kwalificerende soorten.

¹ Kamerstukken II, 2020/21, 35 334, nr. 158.

² 'Meer meten, robuuster berekenen', eindrapport Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. 15 juni 2020 (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/15/meer-meten-robuster-rekenen>); Kamerbrief kabinetsreactie op het eindrapport 'Meer meten, robuuster berekenen' van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof. 13 oktober 2020 (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/10/13/kabinetsreactie-op-het-eindrapport-meer-meten-robuster-berekenen-van-het-adviescollege-meten-en-berekenen-stikstof>)

- De achtergronddepositie, opgenomen in AERIUS C20, is een berekening van de depositie vanuit de meest recente inzichten in emissies (2018) bij gemiddelde meteorologische omstandigheden en gekalibreerd op basis van vijf jaar aan metingen. Zo geeft de achtergrondkaart een actueel beeld van het depositieniveau, zonder de fluctuaties door de weersomstandigheden.

De berekeningen in AERIUS C20 zijn uitgevoerd op basis van het rekenmodel OPS (Operationele Prioritaire Stoffenmodel) en SRM2 (Standaardrekenmethode 2). Op basis van de SRM2-implementatie worden alleen de (delen van) wegvakken meegenomen in de berekening die niet verder dan 5 km van het rekenpunt liggen. Om de effecten tot een rekenafstand van 25 km te berekenen, is een combinatie van de rekenmodellen SRM2 en OPS toegepast:

1. Op basis van de SRM2-implementatie zijn de depositiebijdragen berekend afkomstig van (delen van) wegvakken die op niet meer dan 5 km van een rekenpunt liggen;
2. Op basis van OPS zijn de depositiebijdragen berekend afkomstig van (delen van) wegvakken die tussen 5 km en 25 km van een rekenpunt liggen.

Voor onderdeel 1 (de berekening op basis van de SRM2-implementatie) is gerekend met de standaard in AERIUS opgenomen methode. Voor het berekenen van de effecten op een afstand tussen de 5 km en 25 km is OPS gebruikt. Hiertoe is de in AERIUS Connect door RIVM ontwikkelde functionaliteit OPS_ROAD toegepast, die automatisch per rekenpunt de depositiebijdragen van (delen van) wegvakken die op minder dan 5 km liggen buiten beschouwing laat. Hierdoor vult de OPS-berekening de SRM2-berekening automatisch aan en vindt er geen dubbeltelling plaats van de stikstofdepositiebijdrage van wegvakken die binnen 5 km van een rekenpunt liggen.

Om tot de uiteindelijke resultaten te komen is een modelgebied dus twee keer doorgerekend (één keer op basis van de SRM2-implementatie en één keer op basis van OPS_ROAD) en zijn de voor beide berekende depositiebijdragen bij elkaar opgeteld.

Voorts is in de aanvullende passende beoordeling (net als bij Tracébesluit 2017 en Tracébesluit 2019) geen rekening gehouden met het verkeersbesluit van 19 december 2019 (Staatscourant 23 december nr. 71032). Dit besluit voorziet in de verlaging van de maximumsnelheid gedurende de dagperiode waarmee de maximumsnelheid naar 100 km/uur is verlaagd tussen 06:00 en 19:00 uur op wegvakken van autosnelwegen onder beheer van het Rijk. Met dit verkeersbesluit inzake snelheidsverlaging wordt invulling gegeven aan het kabinetsbesluit zoals beschreven in de brief van 13 november 2019 (Brief van 13 november 2019, nr. DGNVLG/19260351) waarin het kabinet het maatregelenpakket voor de stikstofproblematiek in de woningbouw- en infrastructuursector bekend maakt.

Het voorgaande betekent dat in de berekeningen voor zowel stikstofdepositie als geluid is uitgegaan van het snelheidsregime van vóór dit verkeersbesluit waarbij de maximumsnelheid op veel trajecten in Nederland overdag hoger lag. Zo is in de berekeningen voor de nieuw aan te leggen A15 conform artikel 5 van het Tracébesluit 2017 uitgegaan van 130 km/u respectievelijk 120 km/u gedurende de gehele dag.

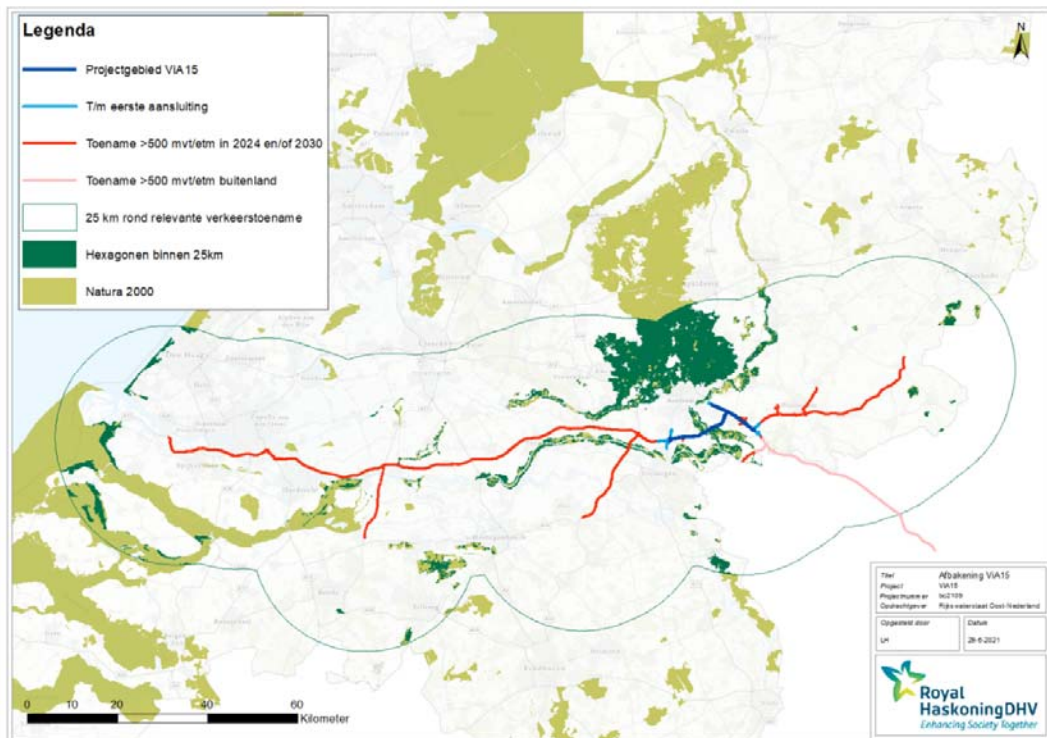
Voor een uitgebreide toelichting op de uitgangspunten van de depositieberekeningen, waaronder het onderzoeksgebied, het wegenmodel, het modelgebied en de rekenmodellen SRM2 en OPS, wordt verwezen naar het rapport 'Uitgangspunten berekeningen

stikstofdepositie', dat als bijlage 5 bij de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 is gevoegd.

2.3 ONDERZOEKSGBIED

Met de vastgestelde maximale rekenafstand van 25 km is het onderzoeksgebied gedefinieerd. Daarbij zijn eerst de relevante wegvakken geselecteerd waarop de afbakening op 25 km kan worden toegepast. Dit betreft de wegvakken van de A12 en A15 binnen het projectgebied van de ViA15, de aansluitende wegvakken op het projectgebied tot en met de eerstvolgende aansluiting en alle wegen waarop als gevolg van het project een toename van het verkeer verwacht wordt van meer dan 500 mvt/etm/rij. Daarbij is conform het Tracébesluit 2019 uitgegaan van NRM2017 en de zichtjaren 2024 (één jaar na de beoogde openstelling) en 2030.

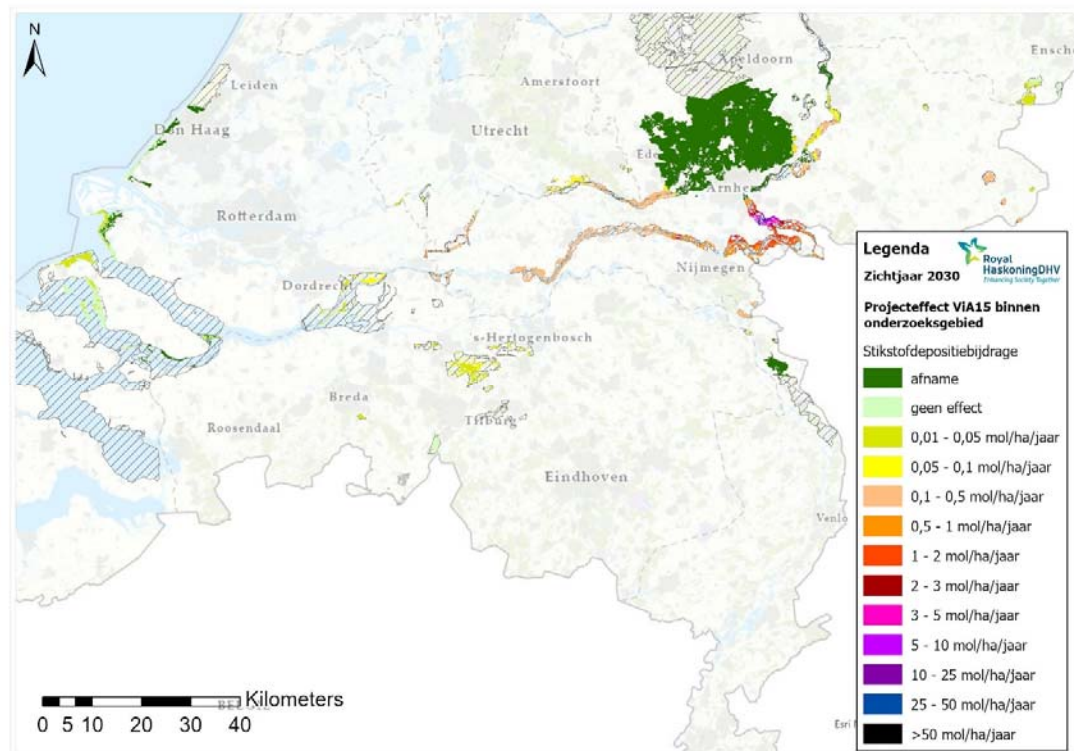
Uit de afbakening van het onderzoeksgebied komen (delen van) 37 stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden naar voren, zoals aangegeven in onderstaande figuur en de tabel in paragraaf 2.4. Voor deze (delen van) 37 stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn vervolgens stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd. Ten opzichte van het Tracébesluit 2019 zijn er 32 Natura 2000-gebieden bijgekomen die eerder niet zijn betrokken in de passende beoordeling.



Natura 2000-gebieden (of delen daarvan) binnen het onderzoeksgebied waarin mogelijk effecten plaatsvinden als gevolg van een relevante verkeerstoename in 2024 en/of 2030

2.4 ECOLOGISCHE BEOORDELING

Na het uitvoeren van stikstofdepositieberekeningen blijkt dat er als gevolg van het project bij (delen van) 29 Natura 2000-gebieden sprake is van een toename van stikstofdepositie in reeds een overbelaste (of dreigend overbelaste) situatie. Bij de overige 8 Natura 2000-gebieden is er een afname van stikstofdepositie óf is er geen (naderende) overbelaste situatie. Voor deze 8 Natura 2000-gebieden zijn significante negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen op voorhand uitgesloten. In onderstaande afbeelding en tabel zijn alle gebieden weergegeven met aanduiding van het projecteffect (zowel toe- als afnames). In de tabel is het maatgevende jaar licht gearceerd. Voor de afbeelding voor zichtjaar 2024 wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.1 (afbeelding 2.3.1) van de Aanvullende passende beoordeling VIA15 2021.



Afbeelding met alle gebieden met aanduiding van het projecteffect (zowel toe- als afnames).

	Max. projecteffect 2024 (mol N/ha/j)		Max. projecteffect 2030 (mol N/ha/j)	
	habitattype	leefgebied	habitattype	leefgebied
Biesbosch	0,17	0,21	0,12	0,17
Lingegebied & Diefdijk-Zuid	0,56	n.v.t	0,57	n.v.t.
Loevestein, Pompveld & Kornsche Boezem	0,25	n.v.t	0,23	n.v.t
Rijntakken	5,30	56,52	5,53	61,72
Veluwe	0,13	0,12	0,28	0,25

Bekendelle	0,18	n.v.t.	0,20	n.v.t
Binnenveld	afname	n.v.t	0,03	n.v.t
Buurserzand & Haaksbergerveen	0,03	n.v.t	0,02	n.v.t
De Bruuk	0,37	n.v.t	0,33	n.v.t
Duinen Goeree & Kwade Hoek	0,01	0,01	0,03	0,03
Grevelingen	0,02	n.v.t	0,02	n.v.t
Kolland & Overlangbroek	0,08	n.v.t	0,12	n.v.t
Korenburgerveen	0,27	n.v.t	0,27	n.v.t
Krammer-Volkerak	0,03	n.v.t	0,04	n.v.t
Langstraat	0,09	n.v.t	0,10	n.v.t
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	0,08	0,05	0,08	0,05
Oeffelter Meent	0,16	n.v.t	0,10	n.v.t
Regte Heide & Riels Laag	0,00	n.v.t	0,01	n.v.t
Sint Jansberg	0,46	0,36	0,54	0,29
Stelkampsveld	0,05	n.v.t	0,06	n.v.t
Uiterwaard Lek	0,02	n.v.t	0,02	n.v.t
Ulvenhoutse Bos	0,01	n.v.t	0,02	n.v.t
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	0,07	0,07	0,06	0,06
Voornes Duin	0,01	0,02	0,03	0,02
Willinks Weust	0,03	n.v.t	0,03	n.v.t
Witte Veen	0,01	n.v.t	0,00	n.v.t
Wooldse Veen	0,14	n.v.t	0,15	n.v.t
Zeldersche Driessen	0,13	n.v.t	0,02	n.v.t
Zouweboezem	0,03	n.v.t	0,03	n.v.t
Kampina & Oisterwijkse Vennen	Gebieden met afname of geen (naderende) overbelaste situatie			
Landgoederen Brummen				
Maasduinen				
Meijendel & Berkheide				
Oosterschelde				
Solleveld & Kapittelduinen				
Voordelta				
Westduinpark & Wapendal				

Tabel met alle gebieden met het maximale projecteffect voor 2024 respectievelijk 2030.

In de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 zijn in de hoofdstukken 4 tot en met 9 de stikstofdepositietoenames per Natura 2000-gebied en bijbehorende habitattypen en/of leefgebieden van soorten nader ecologisch beoordeeld. Daarbij is een regionale clustering in 6 (deel)gebieden aangehouden. Er is een ecologische effectbeoordeling uitgevoerd en er is beschouwd voor welke habitattypen en soorten significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen (niet) zijn uit te sluiten.

Van de 29 gebieden die in de passende beoordeling nader zijn beoordeeld, is ten aanzien van 5 gebieden geconcludeerd dat significant negatieve gevolgen niet zijn uit te sluiten. Dit betreft de Natura 2000-gebied Korenburgerveen, Stelkampsveld, Sint Jansberg, Binnenveld

en Langstraat. Ten aanzien van het Natura 2000-gebied Rijntakken is de conclusie van de passende beoordeling gewijzigd, zie hieronder in paragraaf 2.4.1. Het Natura 2000-gebied Rijntakken was het enige gebied waarvan in het Tracébesluit 2019 is beoordeeld dat aantasting van de natuurlijke kenmerken niet met zekerheid was uit te sluiten.

Hieronder wordt de conclusie van de passende beoordeling voor de Natura 2000-gebieden Rijntakken, Korenburgerveen, Stelkampsveld, Sint Jansberg, Binnenveld en Langstraat weergegeven. Ook wordt ingegaan op de Veluwe, vanwege de specifieke mitigerende maatregel in de vorm van een snelheidsverlaging die voor dit gebied is opgenomen in het Tracébesluit 2019. Voor de volledige passende beoordeling wordt verwezen naar bijlage 1. Dit geldt ook voor de uitkomst van de passende beoordeling ten aanzien van de andere gebieden, waarvan aan de hand van onder meer de huidige staat van het habitatype, de trend, de achtergronddepositie, de hoogte van de stikstofbijdrage, de KDW en de locatie-specifieke omstandigheden, is beoordeeld dat de stikstofdepositiebijdrage geen significant negatieve gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstelling van het desbetreffende habitatype of de desbetreffende soort binnen het Natura 2000-gebied.

2.4.1. Rijntakken

Uit de ecologische beoordeling die is opgenomen in het Tracébesluit 2019 volgt dat aantasting van de natuurlijke kenmerken niet met zekerheid is uit te sluiten voor het Natura 2000-gebied Rijntakken. Dit betreft de habitattypen H6120 *stroomdalgraslanden³ en H6510A glanshaver- en vossenstaarthooilanden (verder: glanshaverhooilanden). Hiervoor is een compensatieopgave van respectievelijk 200 en 700 m² bepaald. In het gebied Cortenoever (nabij Brummen) wordt circa 2 ha uiterwaardengebied geschikt gemaakt voor de ontwikkeling van stroomdalgraslanden en glanshaverhooilanden door specifieke inrichtingsmaatregelen.

Uit de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 volgt dat voor H6510A glanshaver- en vossenstaarthooilanden, anders dan in het Tracébesluit 2019, significant negatieve gevolgen zijn uitgesloten. Deze gewijzigde conclusie volgt onder meer uit actualisatie van de achtergronddepositiekaart, waardoor voor het areaal glanshaverhooilanden in de Angerensche en Doornenburgsche buitenpolder, de achtergronddepositie, inclusief de stikstofdepositiebijdrage van de ViA15, ruim (> 70 mol) lager is dan de kritische depositiewaarde voor dit habitatype. Hierdoor kunnen voor dit gebied significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen worden uitgesloten. Voor het overig areaal glanshaverhooilanden in de Rijntakken, wordt in de passende beoordeling eveneens geconcludeerd dat er geen significante gevolgen zijn. Desondanks wordt de compensatieopgave en invulling, zoals deze in het Tracébesluit 2019 is opgenomen voor dit habitatype, gehandhaafd.

Voor H6120 *stroomdalgraslanden is in de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 een grotere compensatieopgave berekend van 294 m². Dit was 200 m² in het Tracébesluit 2019. De toename komt doordat een groter areaal H6120 *stroomdalgraslanden met een stikstofdepositietoename binnen het onderzoeksgebied ligt. Zie verder paragraaf 2.6 bij compenserende maatregelen.

³ Dit betreft een prioritair habitatype waarvoor Nederland een bijzondere verantwoordelijkheid heeft vanwege groot Europees belang.

2.4.2. *Veluwe*

Uit de ecologische beoordeling die is opgenomen in het Tracébesluit 2019 volgde dat binnen Natura 2000-gebied Veluwe bij meerdere habitattypen significante negatieve gevolgen niet met zekerheid konden worden uitgesloten. Om deze reden is de maatregel “snelheidsverlaging op de A50 tussen knooppunt Beekbergen en knooppunt Waterberg” als mitigerende maatregel in het Tracébesluit 2019 opgenomen. Hierdoor is er geen toename meer van verkeer door het project op de betreffende wegvakken van de A50.

Uit de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 volgt dat, met inachtneming van de genoemde mitigerende maatregel, bij twee habitattypen (H9190 oude eikenbossen en H9120 beuken-eikenbossen met hulst) sprake is van een beperkte toename in stikstofdepositie als gevolg van de ViA15 in een situatie met een (naderende) overschrijding van de KDW. Dit betreft locaties bij Dieren en Bennekom en op de Wageningse Berg. Deze beperkte toenames zijn het gevolg van toenames van verkeer op het onderliggend wegennet.

Bij de overige zestien habitattypen waarvoor de Veluwe is aangewezen, is (na inzet van de mitigerende maatregel) geen sprake van (naderende) overschrijding van de KDW, of is er bij (naderende) overschrijding van de KDW geen sprake van een projecteffect dan wel juist van een afname in stikstofdepositie. Voor deze habitattypen kan op voorhand geconcludeerd worden dat (significante) negatieve gevolgen zijn uit te sluiten.

De aanvullende passende beoordeling leidt niet tot een wijziging van de conclusies die in de passende beoordeling van het Tracébesluit 2019 zijn getrokken, anders dan dat voor H9120 oude eikenbossen en H9190 beuken-eikenbossen met hulst wordt geconcludeerd dat de beperkte stikstofdepositiebijdrage niet leidt tot significant negatieve gevolgen voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen.

De mitigerende maatregel zoals opgenomen in het Tracébesluit 2019 blijft gehandhaafd. Andere of aanvullende mitigerende of compenserende maatregelen zijn niet nodig.

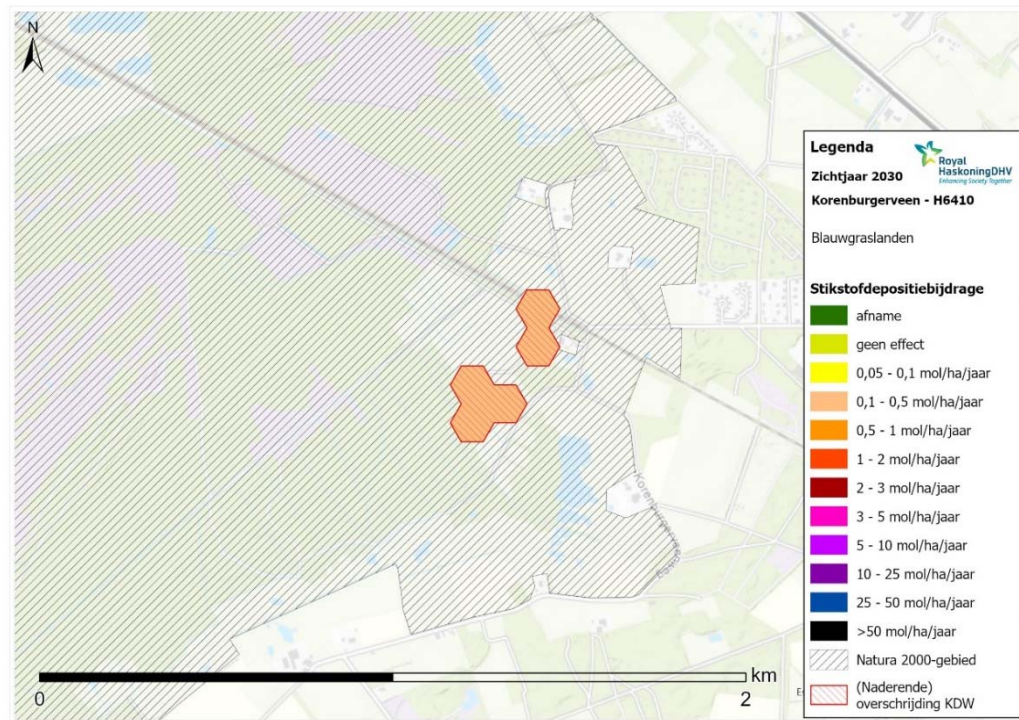
2.4.3. *Korenburgerveen*

Voor Natura 2000-gebied Korenburgerveen geldt dat significante negatieve gevolgen niet zijn uit te sluiten. Het gaat specifiek om de volgende drie habitattypen:

- H6410 Blauwgraslanden
- H7110A *Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap)
- H7120 Herstellende hoogvenen

H6410 Blauwgraslanden

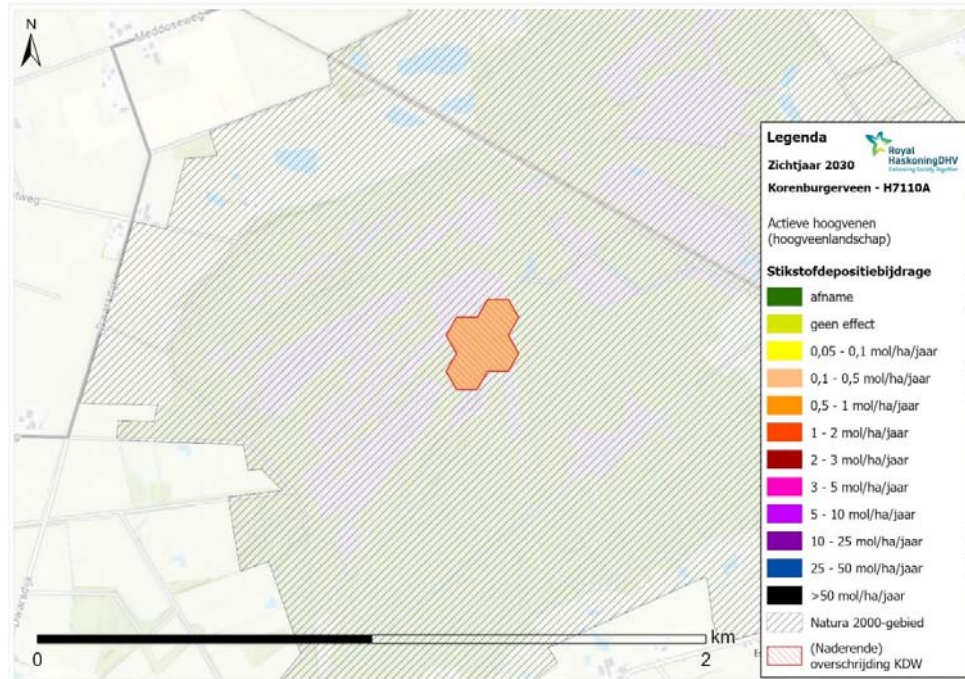
Voor H6410 Blauwgraslanden geldt dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 maximaal 0,22 mol per hectare per jaar bedraagt. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie als gevolg van het project plaatsvindt én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden betreft 0,32 ha. Dit komt overeen met 100% van totaal areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonen.



Natura 2000-gebied Korenburgerveen: stikstofdepositie ter hoogte van H6410 Blauwgraslanden in de omgeving van Den Oppas

*H7110A *Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap)*

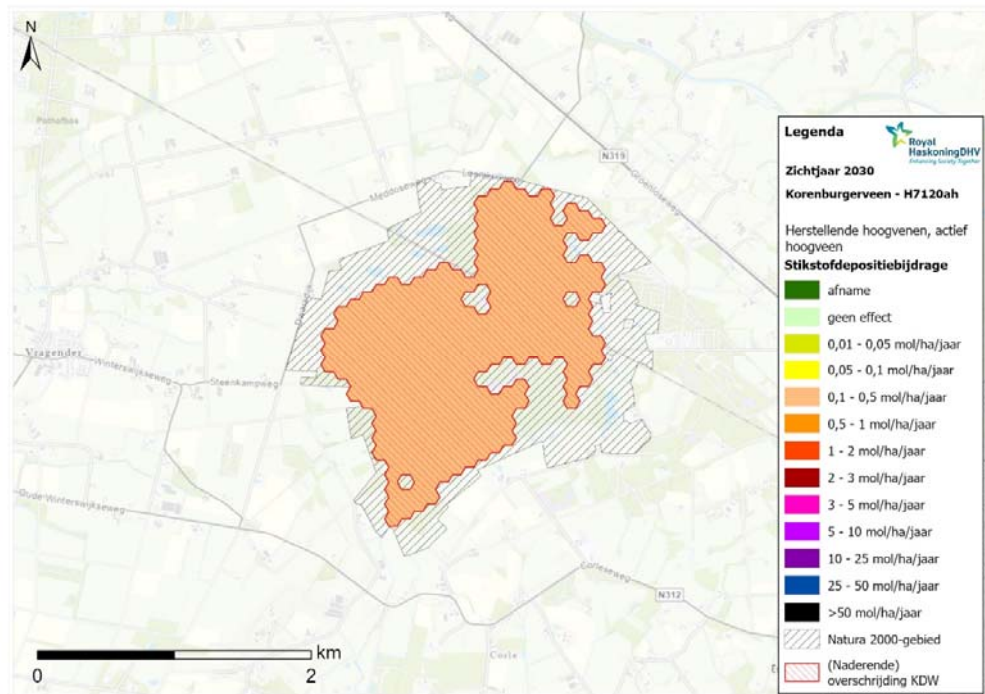
Voor H7110A *Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) is de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 maximaal 0,23 mol per hectare per jaar. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie plaatsvindt én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden is 0,15 ha. Dit komt overeen met 100% van totale areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonen.



Natura 2000-gebied Korenburgerveen: stikstofdepositie ter hoogte van H7110A Actieve hoogvenen in het deelgebied Vragenderveen

H7120 Herstellende hoogvenen

Voor H7120 Herstellende hoogvenen bedraagt de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 maximaal 0,27 mol per hectare per jaar. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie plaatsvindt als gevolg van het project én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden betreft 159,07 ha. Dit komt overeen met 100% van totaal areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonalen.



Natura 2000-gebied Korenburgerveen: stikstofdepositie ter hoogte van H7120 Herstellende hoogvenen

Omdat significante negatieve gevolgen voor deze drie habitattypen van het Natura 2000-gebied Korenburgerveen niet kunnen worden uitgesloten is onderzoek gedaan naar mogelijk mitigerende maatregelen. In paragraaf 2.5 worden deze maatregelen weergegeven en toegelicht.

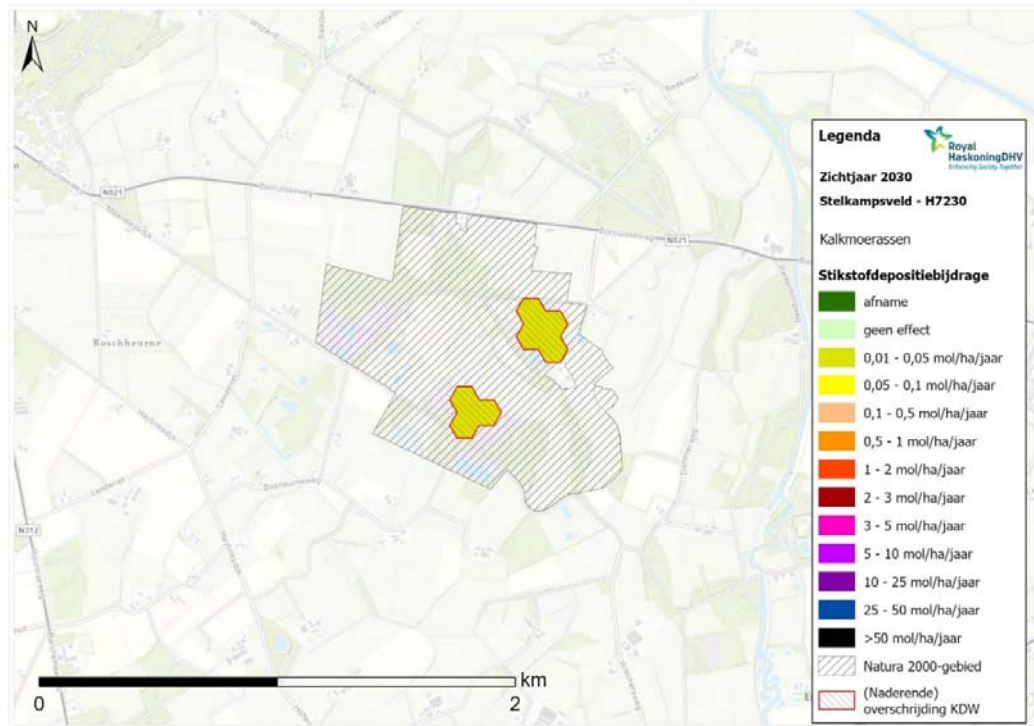
2.4.4. Stelkampsveld

Voor Natura 2000-gebied Stelkampsveld geldt dat significante negatieve gevolgen niet zijn uit te sluiten. Het gaat specifiek om de volgende drie habitattypen:

- H7230 Kalkmoerassen
- H6410 Blauwgraslanden
- H6230 *Heischrale graslanden (vochtig kalkarm)

H7230 Kalkmoerassen

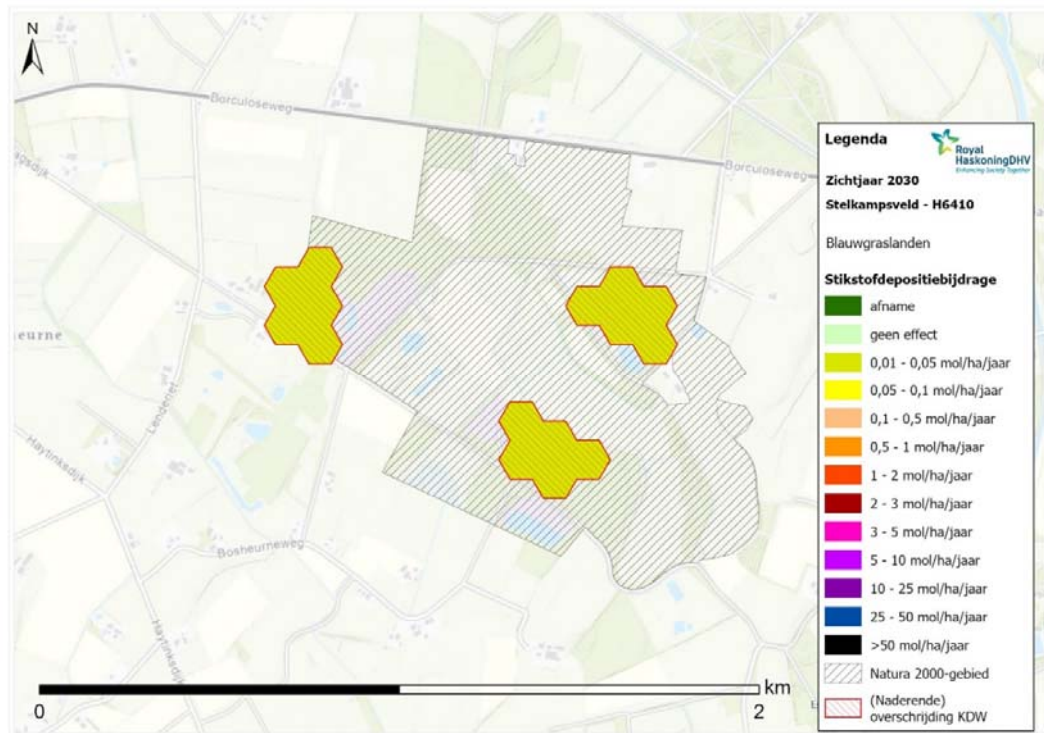
Voor H7230 Kalkmoerassen geldt dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 maximaal 0,05 mol per hectare per jaar bedraagt. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie als gevolg van het project plaatsvindt én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden betreft 0,26 ha. Dit komt overeen met 100% van totaal areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonen.



Natura 2000-gebied Stelkampsveld: stikstofdepositie ter hoogte van H7230 kalkmoerassen bij de deelgebied Stelkampsveld en Maandagsdijk Noord. NB: het areaal bij Maandagsdijk Noord is tijdelijk aanwezig geweest na herinrichting ('onbestendig')

H6410 Blauwgraslanden

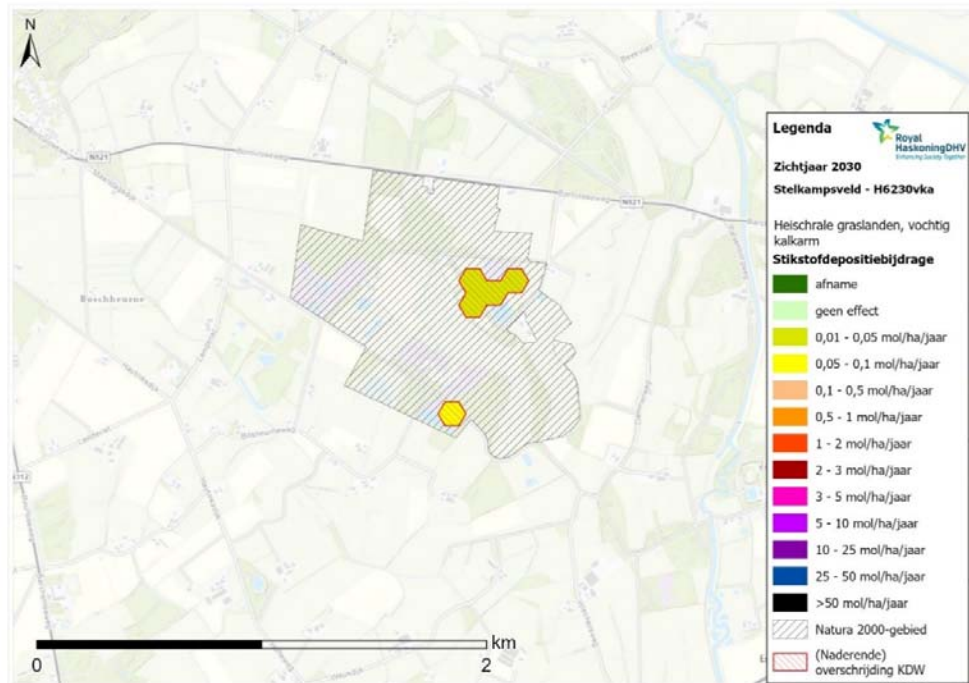
Voor H6410 Blauwgraslanden is de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 maximaal 0,05 mol per hectare per jaar. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie plaatsvindt én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden is 1,23 ha. Dit komt overeen met 100% van totale areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonalen.



Natura 2000-gebied Stelkampsveld: stikstofdepositie ter hoogte van H6410 blauwgraslanden, deelgebied Stelkampsveld (noord-oost), Maandagsdijk Noord (zuid) en Entelsveld (west)

*H6230 *Heischrale graslanden (vochtig kalkarm)*

Voor H6230 *Heischrale graslanden bedraagt de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 maximaal 0,05 mol per hectare per jaar. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie plaatsvindt als gevolg van het project én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden betreft 0,30 ha. Dit komt overeen met 100% van totaal areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonalen.



Natura 2000-gebied Stelkampsveld: stikstofdepositie ter hoogte van H6230 heischrale graslanden, deelgebieden Stelkampsveld (noord-oost) en bij Rietvenne (zuid)

Omdat significante negatieve gevolgen voor deze drie habitattypen van het Natura 2000-gebied Stelkampsveld niet kunnen worden uitgesloten is onderzoek gedaan naar mogelijk mitigerende maatregelen. In paragraaf 2.5 worden deze maatregelen weergegeven en toegelicht.

2.4.5. Sint Jansberg

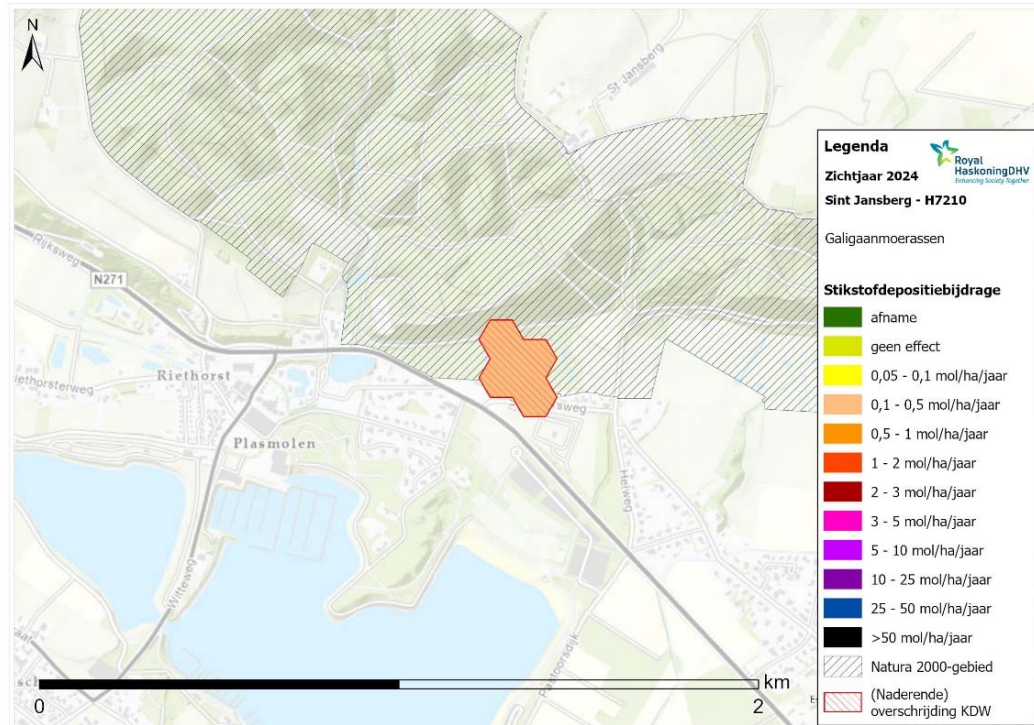
Voor Natura 2000-gebied Sint Jansberg geldt dat significante negatieve gevolgen niet met zekerheid zijn uit te sluiten. Het gaat specifiek om het volgende habitatype:

- H7210 *Galigaanmoerassen

Uit de aanvullende passende beoordeling volgt dat de galigaanmoerassen van groot belang zijn als leefgebied voor H1016, de Zeggekorfslak. Aangezien voor H7210 *Galigaanmoerassen is geconcludeerd dat significant negatieve gevolgen niet met volledige zekerheid kunnen worden uitgesloten is hierin aanleiding gezien om dit ook te concluderen voor de Zeggekorfslak.

H7210 *Galigaanmoerassen (en leefgebied Zeggekorfslak)

Voor H7210 *Galigaanmoerassen bedraagt de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project VIA15 maximaal 0,36 mol per hectare per jaar in 2024. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie plaatsvindt als gevolg van het project én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden betreft 0,18 ha. Dit komt overeen met 100% van het totaal areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonen.



Natura 2000-gebied Sint Jansberg - Stikstofdepositie (2024) ter hoogte van H7210 *galigaanmoerassen

Omdat significante negatieve gevolgen voor dit habitattype (en leefgebied Zeggekorfslak) van het Natura 2000-gebied Sint Jansberg niet kunnen worden uitgesloten is onderzoek gedaan naar mogelijk mitigerende maatregelen. In paragraaf 2.5 worden deze maatregelen weergegeven en toegelicht.

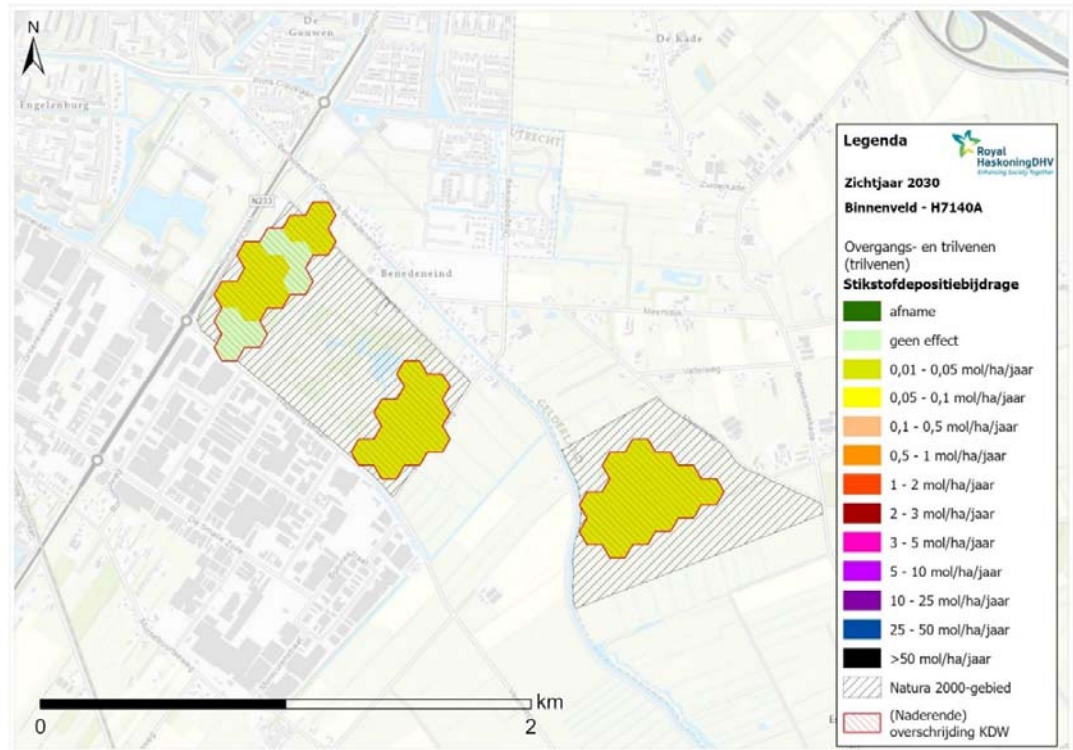
2.4.6. Binnenveld

Voor Natura 2000-gebied Binnenveld geldt dat significante negatieve gevolgen niet met zekerheid zijn uit te sluiten. Het gaat specifiek om de volgende twee habitattypen:

- H7140A Trilvenen
- H7140B Veenmosrietlanden

H7140A Trilvenen

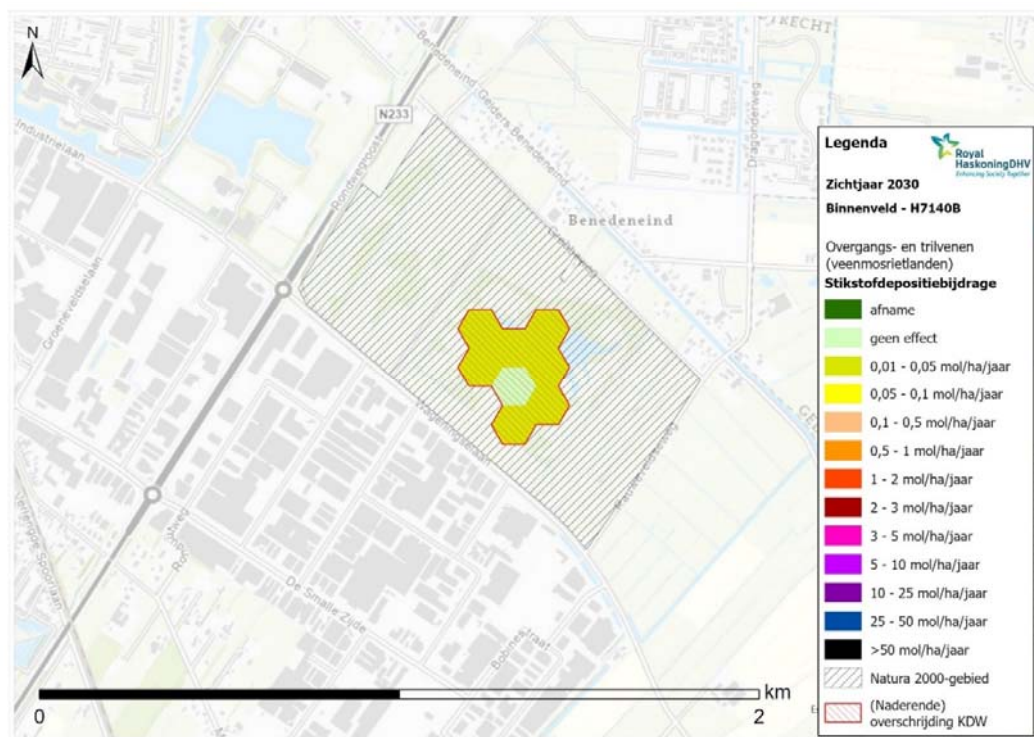
Voor H7140A Trilvenen bedraagt de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 maximaal 0,03 mol per hectare per jaar. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie plaatsvindt als gevolg van het project én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden betreft 3,3 ha. Dit komt overeen met 71% van totaal areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonen.



Natura 2000-gebied Binnenveld: stikstofdepositie ter hoogte van H7140A trilvenen in de “Bennekomse Meent” (rechts) en “De Hellen/De Blauwe Hel” (links).

H7140B Veenmosrietlanden

Voor H7140B Veenmosrietlanden bedraagt de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project Via15 maximaal 0,02 mol per hectare per jaar. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie plaatsvindt als gevolg van het project én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden betreft 0,36 ha. Dit komt overeen met 95% van totaal areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonalen.



Natura 2000-gebied Binnenveld: stikstofdepositie ter hoogte van H7140B veenmosrietlanden in "De Hellen/De Blauwe Hel".

Omdat significante negatieve gevolgen voor deze twee habitattypen van het Natura 2000-gebied Binnenveld niet kunnen worden uitgesloten is onderzoek gedaan naar mogelijk mitigerende maatregelen. In paragraaf 2.5 worden deze maatregelen weergegeven en toegelicht.

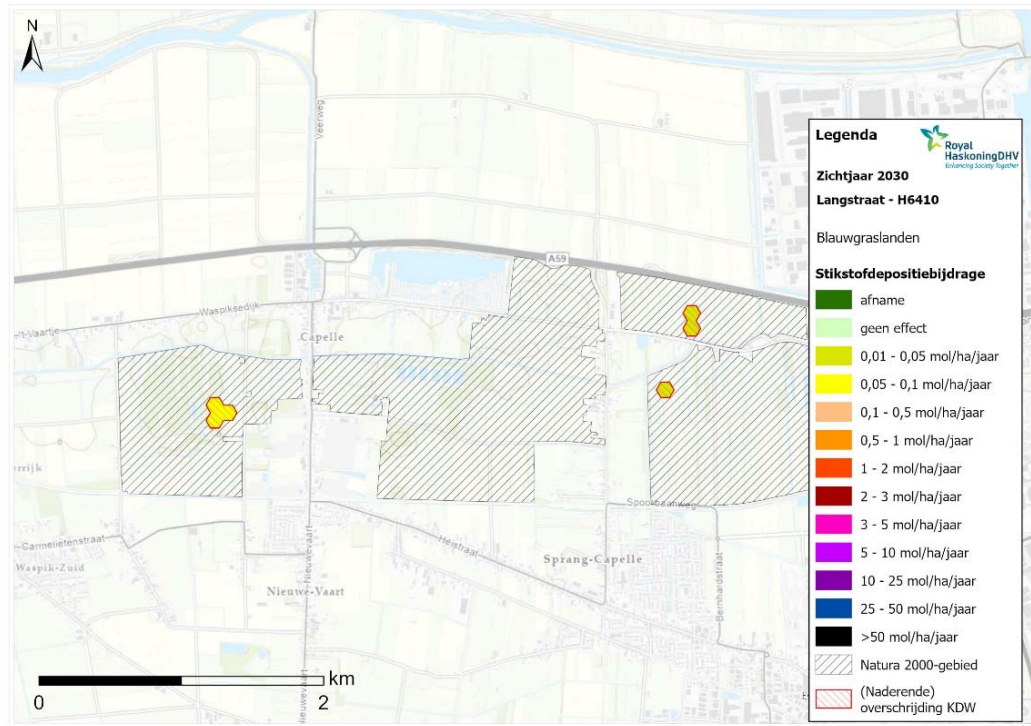
2.4.7. Langstraat

Voor Natura 2000-gebied Langstraat geldt dat significante negatieve gevolgen niet met zekerheid zijn uit te sluiten. Het gaat specifiek om de volgende vier habitattypen:

- H6410 Blauwgraslanden
- H7230 Kalkmoerassen
- H7140A Trilvenen
- H7140B Veenmosrietlanden

H6410 Blauwgraslanden

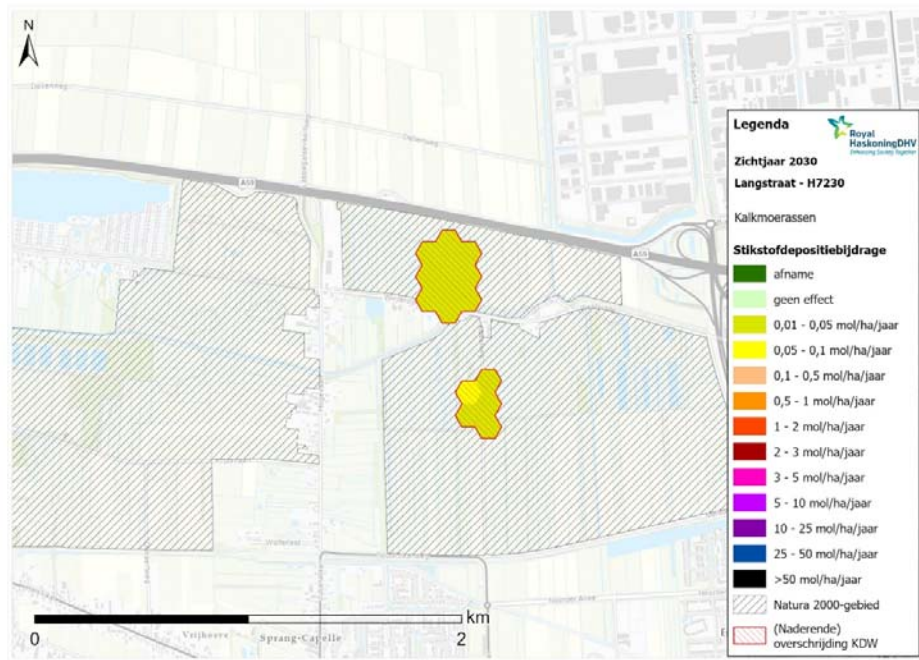
Voor H6410 Blauwgraslanden is de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 maximaal 0,08 mol per hectare per jaar. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie plaatsvindt én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden is 0,26 ha. Dit komt overeen met 100% van totale areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonen.



Natura 2000-gebied Langstraat: stikstofdepositie ter hoogte van H6140 Blauwgraslanden

H7230 Kalkmoerassen

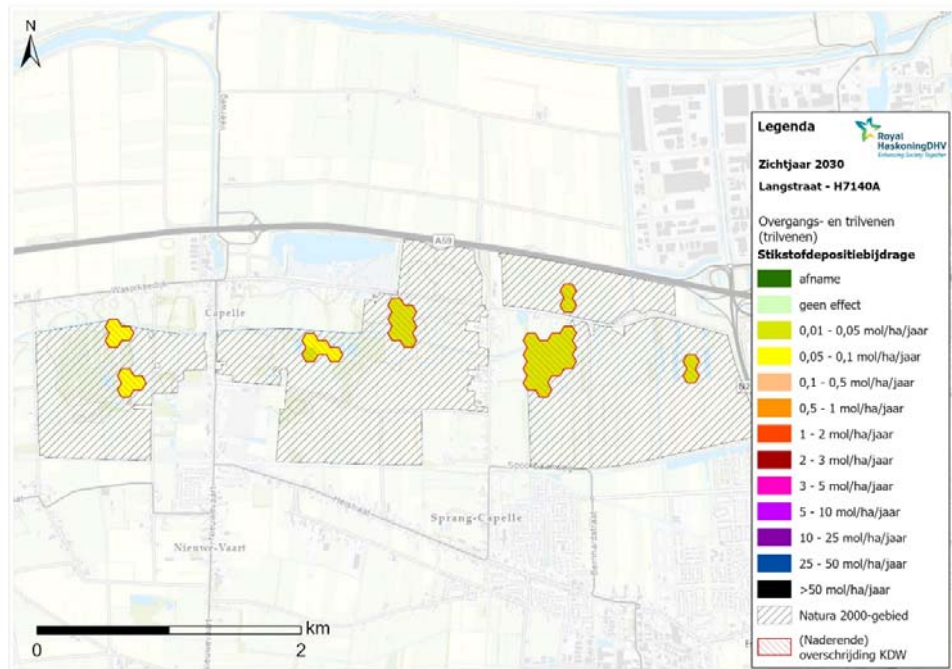
Voor H7230 Kalkmoerassen geldt dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 maximaal 0,05 mol per hectare per jaar bedraagt. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie als gevolg van het project plaatsvindt én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden betreft 2,52 ha. Dit komt overeen met 100% van totaal areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonalen.



Natura 2000-gebied Langstraat: stikstofdepositie ter hoogte van H7230 Kalkmoerassen

H7140A Trilvenen

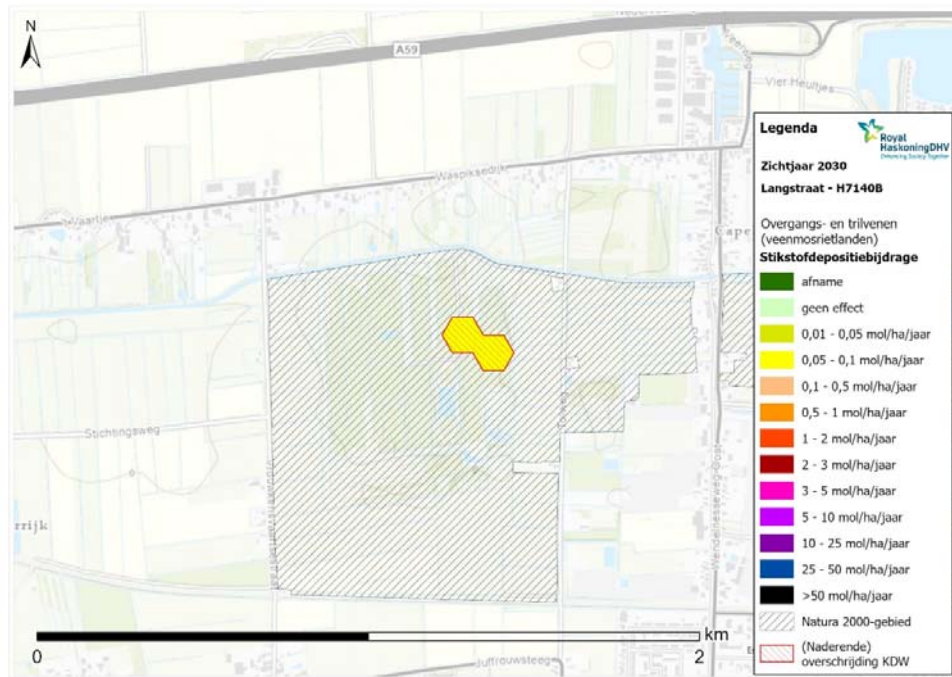
Voor H7140A Trilvenen bedraagt de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project VIA15 maximaal 0,08 mol per hectare per jaar. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie plaatsvindt als gevolg van het project én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden betreft 2,86 ha. Dit komt overeen met 100% van totaal areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonalen.



Natura 2000-gebied Langstraat: stikstofdepositie ter hoogte van H7140A Trilvenen

H7140B Veenmosrietlanden

Voor H7140B Veenmosrietlanden bedraagt de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 maximaal 0,10 mol per hectare per jaar. De totale oppervlakte waar extra stikstofdepositie plaatsvindt als gevolg van het project én waar de (naderende) kritische depositiewaarde wordt overschreden betreft 0,01 ha. Dit komt overeen met 100% van totaal areaal. Zie onderstaande afbeelding voor de ligging van de betreffende hexagonen.



Natura 2000-gebied Langstraat: stikstofdepositie ter hoogte van H7140B Veenmosrietlanden

Omdat significante negatieve gevolgen voor deze vier habitattypen van het Natura 2000-gebied Langstraat niet kunnen worden uitgesloten is onderzoek gedaan naar mogelijk mitigerende maatregelen. In paragraaf 2.5 worden deze maatregelen weergegeven en toegelicht.

2.4.8. Natura 2000-gebieden NSG Hetter-Millinger Bruch, mit Erweiterung en VSG Unterer Niederrhein

De effecten op Duitse Natura 2000-gebieden zijn ten tijde van het Ontwerp Tracébesluit (2015) apart beoordeeld, zie ook bijlage 13 van het Tracébesluit 2017: "Auswirkungsstudie ViA15 Deutschland" met referentienummer /R/906451/Amst d.d. 19 juni 2015. Hierin is geconcludeerd dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden NSG Hetter-Millinger Bruch, mit Erweiterung en VSG Unterer Niederrhein met zekerheid niet worden aangetast door het project ViA15. Het Duits bevoegd gezag heeft ingestemd met het onderzoek.

Voor het Tracébesluit 2017 is, na afstemming met Duits bevoegd gezag, niet opnieuw getoetst, omdat de cijfers voor het Tracébesluit 2017 gunstiger waren dan in het Ontwerp Tracébesluit (2015) en de situatie daarmee zeker niet verslechtert. Ook voor het Tracébesluit 2019 is geconcludeerd dat de natuurlijke kenmerken voor deze gebieden met zekerheid niet worden aangetast.

In paragraaf 2.4 van de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 zijn de Duitse gebieden op basis van de geactualiseerde uitgangspunten opnieuw beoordeeld. Daaruit komt opnieuw naar voren dat het project ViA15 niet leidt tot aantasting van de natuurlijke

kenmerken van de Natura 2000-gebieden NSG Hetter-Millinger Bruch en leefgebied van de Vogelrichtlijnsoorten VSG Unterer Niederrhein.

2.4.9. Gewijzigd brugontwerp

In het volgende hoofdstuk zijn de ontwerptechnische wijzigingen opgenomen, waaronder de hoogteligging van de brug Pannerdensch Kanaal die wijzigt van 12 meter +NAP in Tracébesluit 2017 en 2019, naar 14 meter +NAP in Tracébesluit 2021. Deze wijziging vloeit voort uit het feit dat het nieuwe ontwerp voorziet in een fietspad dat onder het brugcomplex wordt gesitueerd. Een hogere ligging betekent een hoger emissiepunt en dat leidt tot een lagere stikstofdepositie in de omgeving. In paragraaf 2.2 van de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 is gekeken naar het stikstofeffect van de wijziging van 2 meter hoogteligging. Conclusie is dat de hogere ligging nergens leidt tot een hogere stikstofdepositie.

Overige storingsfactoren vanwege de gewijzigde brug

Het fiets- en voetpad dat onder de brug is gepositioneerd wordt verlicht waar in het oude brugontwerp geen verlichting was voorzien. De effecten hiervan op het Natura 2000-gebied Rijntakken zijn apart onderzocht. In de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 is in paragraaf 2.5 toegelicht dat de wijziging in verlichting niet leidt tot extra verstoring. Paragraaf 3.1.3. van deze toelichting gaat hier nader op in.

Voor wat betreft de mogelijke effecten vanwege geluid op Natura 2000-gebied Rijntakken laat akoestisch onderzoek zien dat de wijziging in hoogteligging geen invloed heeft op de berekende geluidscontouren, zoals opgenomen in de passende beoordeling van Tracébesluit 2017 en 2019. Zie hiervoor ook paragraaf 3.1.1. en bijlage 3 van deze toelichting en onder paragraaf 2.5 van de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021. Negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Rijntakken vanwege geluid en verlichting kunnen derhalve worden uitgesloten.

2.5 AANVULLENDE MITIGERENDE MAATREGELEN

In hoofdstuk 10 van de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 is voor de gebieden Korenburgerveen, Stelkampsveld, Sint Jansberg, Binnenveld en Langstraat onderzocht of er mitigerende maatregelen mogelijk zijn om de significante negatieve gevolgen te beperken of te voorkomen. In dat kader is bekeken of mitigatie mogelijk is door middel van externe saldering met andere stikstofbronnen.

Extern salderen is het verminderen van de toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelig habitat in Natura 2000-gebied als gevolg van een project door in directe samenhang daarmee een andere stikstofemitterende activiteit geheel of gedeeltelijk te stoppen. Dit is een oplossing die buiten het project of de locatie plaatsvindt. De (geheel of gedeeltelijk) stoppende activiteit is de saldogever. Het project of de activiteit ten behoeve waarvan dit plaatsvindt is de saldonemer, in dit geval het project ViA15.

Uitgangspunt daarbij is dat saldonemer maximaal 70% van de stikstofdepositie als gevolg van de toegestane feitelijk gerealiseerde capaciteit van de saldogever(s) mag gebruiken. De overige 30% van de stikstofdepositie vervalt en draagt bij aan een algemene daling van de achtergronddepositie.

Voor het compleet wegnemen van effecten van het project is het een voorwaarde dat op elk moment de totale stikstofdepositie per hexagoon per saldo afneemt of gelijk blijft.

De toegepaste mitigerende maatregelen zijn hieronder per Natura 2000-gebied toegelicht. De gebieden Korenburgerveen en Stelkampsveld worden vanwege het cumulatieve effect van de toegepaste mitigerende maatregelen gezamenlijk besproken. Voorafgaand aan het moment dat de extra rijstroken van de A12 en de A15 worden opengesteld, zullen de agrarische activiteiten van de betreffende bedrijven (gedeeltelijk) zijn beëindigd en tevens zal verzekerd zijn dat hervatting van de activiteiten rechtens is uitgesloten doordat de betreffende vergunningen (gedeeltelijk) zijn ingetrokken.

De aanvullende mitigerende maatregelen zijn opgenomen in artikel 7 lid 3 van dit tracébesluit.

2.5.1. Korenburgerveen en Stelkampsveld

Voor drie habitattypen binnen Natura 2000-gebied Korenburgerveen zijn significante negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelen niet uit te sluiten. Ook voor drie habitattypen binnen Natura 2000-gebied Stelkampsveld zijn significante negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelen niet uit te sluiten.

Om deze effecten weg te nemen, is binnen het invloedsgebied van Korenburgerveen en Stelkampsveld gezocht naar één of meerdere bedrijven die stikstofdepositie veroorzaken en die voornemens zijn te stoppen.

Voor de mitigatie van effecten op Natura 2000-gebieden Korenburgerveen en Stelkampsveld zijn twee saldogevers gevonden. Met de saldogevers, twee agrarische bedrijven (een pluimveebedrijf/eierhandel en een rundveehouderij) is volledige bedrijfsbeëindiging overeengekomen. Hiermee kan de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 voor de bovenstaande habitattypen alsook de overige habitattypen binnen Korenburgerveen en Stelkampsveld volledig worden gemitigeerd. De in de overeenkomsten met saldogevers betrokken natuurvergunningen hebben de volgende kenmerken:

I Adres saldogever: Henxelseweg 7, 7113 AD te Winterswijk-Henxel
Vergunning: Natuurbeschermingswet 1998, 29 juli 2015, zaaknummer 2015-001994
Vergunde NH₃-emissie: 4.143,0 kg per jaar
Te hanteren NH₃-emissie voor salderen: 3.452,5 kg per jaar*

II Adres saldogever: Braakmansdijk 2, 7273 PD te Haarlo
Vergunning: Natuurbeschermingswet 1998, 14 januari 2013, zaaknummer 2012-015892
Vergunde NH₃-emissie: 3.972,0 kg per jaar
Te hanteren NH₃-emissie voor salderen: 780,0 kg per jaar**

* De vergunde emissie is gecorrigeerd op basis van de laagste maximale emissiewaarde op basis van het Besluit emissiearme huisvesting, zie ook hoofdstuk 5 van bijlage 6 van de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021.

** De lagere emissie komt door een wel vergunde maar niet gerealiseerde uitbreiding, zie ook hoofdstuk 6 van bijlage 6 van de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021.

De voornoemde vergunningen worden ingetrokken in het kader van mitigatie van de projectbijdragen van en ten behoeve van het project ViA15. De intrekking geschiedt voordat de doortrekking van de A15 en verbreding van de A12 en A15 wordt opengesteld voor

verkeer. Op deze wijze is gegarandeerd dat de agrarische activiteiten tijdig worden beëindigd, voordat sprake is van extra stikstofdepositie als gevolg van de ViA15 op de betreffende Natura 2000-gebieden.

Resultaten overige Natura 2000-gebieden na inzet mitigerende maatregelen

De stikstofgevoelige habitattypen binnen Natura 2000-gebieden Korenburgerveen en Stelkampsveld zijn niet de enige habitattypen waarop de mitigerende maatregelen van saldogevers Henxelseweg 7 en Braakmansdijk 2 tot een afname van depositie leidt. Ook binnen Natura 2000-gebieden Willinks Weust, Wooldse Veen, Bekendelle, Witte Veen en Buurserzand & Haaksbergerveen is, als gevolg van de maatregelen, sprake van een afname van stikstofdepositie.

Onderstaande tabel laat per nabij gelegen Natura 2000-gebied en per habitatype de maximale depositiebijdrage van het maatgevend jaar zien in situatie vóór en na inzet van de mitigatiemaatregelen van saldogevers Henxelseweg 7 en Braakmansdijk 2 samen.

Natura 2000-gebied	Habitatype	Maximale depositiebijdrage in 2024 (in mol/ha/j)		Maximale depositiebijdrage in maatgevend jaar 2030 (in mol/ha/j)	
		Zonder saldering	Met saldering	Zonder saldering	Met saldering
Willinks Weust	H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,03	-0,58 tot -1,12	0,03	-0,58 tot -1,11
	H6410 Blauwgraslanden	0,03	-0,73 tot -0,97	0,03	-0,73 tot -0,97
	H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)	0,03	-0,58 tot -1,44	0,03	-0,58 tot -1,44
	H6230 *Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,03	-0,73 tot -1,03	0,03	-0,73 tot -1,03
	H5130 Jeneverbesstruwelen	0,03	-0,73 tot -0,97	0,03	-0,73 tot -0,97
Wooldse Veen	H7110A *Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap)	0,11	-0,02 tot -0,04	0,12	-0,01 tot -0,03
	H6230 *Heischrale graslanden	0,11	-0,06 tot -0,06	0,13	-0,04 tot -0,04
	H7120 Herstellende hoogvenen, actief hoogveen	0,14	-0,02 tot -0,10	0,15	-0,01 tot -0,09
Bekendelle	H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,18	-0,19 tot -0,50	0,20	-0,18 tot -0,48
	H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)	0,17	-0,19 tot -0,50	0,19	-0,17 tot -0,48
	H91EC0 *Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,17	-0,23 tot -0,50	0,19	-0,21 tot -0,48
Witte Veen	H7110A *Actieve hoogvenen (heideveentjes)	0,01	-0,10 tot -0,10	0,00	-0,11 tot -0,11
	H4030 Droge heiden	0,01	-0,08 tot -0,19	0,00	-0,08 tot -0,20
	H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	-0,08 tot -0,20	0,00	-0,08 tot -0,21
	H3160 Zure vennen	0,01	-0,10 tot -0,14	0,00	-0,10 tot -0,15
	H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	-0,08 tot -0,14	0,00	-0,09 tot -0,14
Buurserzand & Haaksbergerveen	H7110A *Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap)	0,02	-0,07 tot -0,10	0,01	-0,08 tot -0,11
	H4030 Droge heiden	0,02	-0,06 tot -0,15	0,01	-0,07 tot -0,15
	H7120 Herstellende hoogvenen	0,03	-0,07 tot -0,21	0,02	-0,07 tot -0,22
	H91D0 *Hoogveenbossen	0,03	-0,11 tot -0,21	0,02	-0,12 tot -0,21
	H5130 Jeneverbesstruwelen	0,02	-0,07 tot -0,15	0,01	-0,07 tot -0,16
	H7230 Kalkmoerassen	0,01	-0,07 tot -0,07	0,00	-0,07 tot -0,08

H2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,02	-0,07 tot -0,15	0,01	-0,07 tot -0,16
H91E0C *Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,03	-0,13 tot -0,18	0,02	-0,14 tot -0,18
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,02	-0,06 tot -0,18	0,02	-0,07 tot -0,19
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,02	-0,06 tot -0,12	0,01	-0,07 tot -0,13

Tabel met effect van de mitigerende maatregelen op overige Natura 2000-gebieden.

Voor de gebieden Willinks Weust, Wooldse Veen, Bekendelle, Witte Veen en Buurserzand & Haaksbergerveen blijkt dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 op alle hexagonen volledig wordt gemitigeerd met genoemde mitigerende maatregelen, waardoor de maximale depositiebijdrage lager is dan 0,00 mol/ha/jr. Eventuele negatieve gevolgen treden daarmee binnen deze gebieden met zekerheid niet op.

2.5.2. Sint Jansberg

Voor Natura 2000-gebied Sint Jansberg geldt dat significante negatieve gevolgen niet met zekerheid zijn uit te sluiten voor habitattype *Galigaanmoerassen en het leefgebied van de Zeggekorfslak. Binnen het invloedsgebied van Natura 2000-gebied Sint Jansberg is een saldogever (rundveehouderij) gevonden. Met deze saldogever is een gedeeltelijke bedrijfsbeëindiging overeengekomen, die de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 ter hoogte van *Galigaanmoerassen alsook de twee overige habitattypen H9120 beuken-eikenbossen met hulst en H91E0C *beekbegeleidende bossen, volledig mitigeert.

Adres Saldogever: Elzenstraat 10, 6587 AE te Middelaar
 Vergunning: Wet natuurbescherming, 14 december 2017, zaaknummer 2017-203121
 Vergunde NH₃-emissie: 1020 kg per jaar
 Te hanteren NH₃-emissie voor salderen: 568,1 kg per jaar*

* De lagere emissie komt doordat de natuurtoestemming maar gedeeltelijk wordt ingetrokken en alleen gesaldeerd wordt met de in te trekken activiteiten, zie ook hoofdstuk 2 van bijlage 6 van de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021.

De vergunning wordt (gedeeltelijk) ingetrokken in het kader van mitigatie van de projectbijdragen van en ten behoeve van het project ViA15. De intrekking geschiedt voordat de doortrekking van de A15 en verbreding van A12 en A15 wordt opengesteld voor verkeer. Op deze wijze is gegarandeerd dat de agrarische activiteiten tijdig worden beëindigd, voordat sprake is van extra stikstofdepositie als gevolg van de ViA15.

Omdat er geen projecteffecten resteren op habitattype H7210 Galigaanmoerassen en het leefgebied van de Zeggekorfslak wordt geconcludeerd dat significante negatieve gevolgen zijn uitgesloten.

Resultaten overige Natura 2000-gebieden na inzet mitigerende maatregel

Naast Natura 2000 Sint Jansberg leidt de mitigerende maatregel van saldogever Elzenstraat 10 ook tot een gedeeltelijke afname van depositie binnen Natura 2000-gebieden die dichtbij Sint Jansberg liggen, te weten De Bruuk, Oeffelter Meent en Zeldersche Driessen. Bij Zeldersche Driessen is in 2030 geen sprake meer van een stikstofdepositietoename. Zie onderstaande tabel voor de betreffende Natura 2000-gebieden en het (rest)effect van de salderingsmaatregel.

Natura 2000-gebied	Habitatype	Maximale depositiebijdrage 2024 (mol N/ha/j)		Maximale depositiebijdrage 2030 (mol N/ha/j)	
		Zonder maatregel	Met maatregel Elzenstraat 10	Zonder maatregel	Met maatregel Elzenstraat 10
De Bruuk	H6410 Blauwgraslanden	0,37	0,19	0,33	0,13
Oeffelster Meent	H6120 *Stroomdalgraslanden	0,15	0,07	0,10	0,02
	H6510A Glanshaver- en vossenstaartheuvels (glanshaver)	0,16	0,08	0,10	0,02
Zeldersche Driessen	H6120 *Stroomdalgraslanden	0,08	0,05	-0,01	-0,03
	H6430C Ruigten en zomen (droge bosranden)	0,08	0,04	-0,07	-0,10
	H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	0,13	0,08	0,02	-0,02
	H91F0 Droge hardhoutoebossen	0,11	0,07	-0,02	-0,06

Tabel met effect van de mitigerende maatregel op overige Natura 2000-gebieden.

2.5.3. Binnenveld

In de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 is ten aanzien van het Natura 2000-gebied Binnenveld, meer specifiek ten aanzien van de habitattypen H7140A (Trilvenen) en H7140B (Veenmosrietlanden) geconcludeerd dat significante negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen niet met zekerheid zijn uit te sluiten. Binnen het invloedsgebied van Natura 2000-gebied Binnenveld zijn twee saldogevers gevonden. Met deze saldogevers is overeengekomen dat zij (gedeeltelijk) hun bedrijfsmatige activiteiten beëindigen. Door deze beëindiging kan de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 volledig worden gemitigeerd. Deze conclusie geldt ook voor het overige aanwezige habitatype H6410 blauwgraslanden en voor groeilocaties van de habitatrictlijnsoort geel schorpioenmos (nauw verbonden aan H7140A).

Het betreft de volgende twee saldogevers, beide met als bedrijfsactiviteit een gemengde veehouderij. Van het bedrijf onder I wordt de bedrijfsactiviteit volledig beëindigd; van het bedrijf onder II gedeeltelijk.

I Adres saldogever: Lage Valkseweg 149, 6741 GC te Lunteren
 Vergunning: Natuurbeschermingswet 1998, 31 augustus 2015, zaaknummer 2015-007100
 Vergunde NH₃-emissie: 1657,8 kg per jaar
 Te hanteren NH₃-emissie voor salderen: 957,8 kg per jaar*

II Adres saldogever: Zeggelaarsweg 3, 6741 GV te Lunteren
 Vergunning: Natuurbeschermingswet 1998, 10 juni 2016, zaaknummer 2016-005767
 Vergunde NH₃-emissie: 2325,4 kg per jaar
 Te hanteren NH₃-emissie voor salderen: 1271,4 kg per jaar**

* De lagere emissie komt door een wel vergunde maar niet gebouwde stal, zie ook hoofdstuk 3 van bijlage 6 van de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021.

** De lagere emissie komt door een correctie van de emissie op basis van het Besluit emissiearme huisvesting en omdat niet de volledige natuurtoestemming wordt ingetrokken, zie ook hoofdstuk 4 van bijlage 6 van de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021.

De in te trekken vergunningen worden ten behoeve van het project ViA15 alleen gebruikt ter saldering van de projectbijdragen op Binnenveld. De depositieruimte die als gevolg van de intrekking van deze vergunningen ontstaat op andere Natura 2000-gebieden, maakt geen deel uit van de passende beoordeling. De intrekkingen geschieden voordat de doortrekking van de A15 en verbreding van de A12 en A15 wordt opengesteld voor verkeer. Op deze wijze is gegarandeerd dat de agrarische activiteiten tijdig worden beëindigd, voordat sprake is van extra stikstofdepositie als gevolg van de ViA15.

2.5.4. Langstraat

Voor vier habitattypen binnen het Natura 2000-gebied Langstraat geldt dat significante negatieve gevolgen niet met zekerheid zijn uit te sluiten. Binnen het invloedsgebied van Natura 2000-gebied Langstraat is een saldogever gevonden. Met deze saldogever is een bedrijfsbeëindiging overeengekomen, die de toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 voor alle habitattypen volledig mitigeert. Het betreft de volgende saldogever met als bedrijfsactiviteit een pluimveebedrijf.

Adres Saldogever: Rimpelaar 65, 5124 RB te Molenschot
Vergunning: Wet milieubeheer, 19 december 2006, zaaknummer Wm 2006-9
Vergunde NH₃-emissie: 14.122,92 kg per jaar
Te hanteren NH₃-emissie voor salderen: 14.122,92 per jaar

De in te trekken vergunning wordt ten behoeve van het project ViA15 alleen gebruikt ter saldering van de projectbijdragen op Langstraat en het Natura2000-gebied Ulvenhoutse Bos (zie hierna). De depositieruimte die als gevolg van de intrekking van deze vergunningen ontstaat op andere Natura 2000-gebieden, maakt geen deel uit van de passende beoordeling. De vergunning wordt ingetrokken in het kader van mitigatie van de projectbijdragen van en ten behoeve van het project ViA15. De intrekking geschiedt voordat de doortrekking van de A15 en verbreding van A12 en A15 wordt opengesteld voor verkeer. Op deze wijze is gegarandeerd dat de agrarische activiteiten tijdig worden beëindigd, voordat sprake is van extra stikstofdepositie als gevolg van de ViA15.

Resultaten overige Natura 2000-gebieden na inzet mitigerende maatregel

Naast Natura 2000-gebied Langstraat leidt de mitigerende maatregel van saldogever Rimpelaar 65 ook tot een afname van depositie binnen het nabij gelegen Natura 2000-gebied Ulvenhoutse Bos. De toename van stikstofdepositie als gevolg van het project ViA15 wordt op alle hexagonen volledig gemitigeerd. Eventuele negatieve gevolgen treden daarmee binnen dit gebied met zekerheid niet op.

2.6 COMPENSERENDE MAATREGELEN (ACTUALISATIE)

Aan het Tracébesluit 2019 ligt een project-specifieke passende beoordeling voor het aspect stikstofdepositie ten grondslag. De stikstofdepositieberekeningen voor die passende beoordeling zijn uitgevoerd met de op dat moment actuele versie van het rekenprogramma AERIUS: AERIUS 16L.

In de aanvullende passende beoordeling voor dit tracébesluit is gebruik gemaakt van een nieuwe versie van AERIUS: AERIUS C20. De uitkomsten zijn hierdoor gewijzigd ten opzichte van de passende beoordeling bij het Tracébesluit 2019.

Zoals uit de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 volgt, geldt voor het Natura 2000-gebied Rijntakken dat significante negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van het habitatype H6120 *Stroomdalgraslanden niet op voorhand zijn uit te sluiten. De maatregel ter compensatie zoals opgenomen in artikel 8 van het Tracébesluit 2019 blijft derhalve onverkort van toepassing. Als gevolg van de herberekening is de compensatieopgave groter geworden; van 200 m2 in het Tracébesluit 2019 naar 294 m2 in dit tracébesluit. Dit komt doordat een groter areaal stroomdalgraslanden binnen het onderzoeksgebied met een berekende toename ligt. Voor de aangepaste compensatieopgave is een oplegnotitie bij het Compensatieplan Stikstofdepositie opgesteld (Oplegnotitie Compensatieplan Stikstofdepositie 2021, bijlage 4).

Voor de beschikbaarheid, inrichting en het beheer van de compensatiegronden in Cortenoever, is met de provincie Gelderland een overeenkomst gesloten. Daarin wordt middels een addendum de specifiek voor compensatie ten behoeve van het project ViA15 aangewezen oppervlakte stroomdalgraslanden aangepast naar 294 m2.

Vanwege de wijziging van het te compenseren oppervlak voor stroomdalgraslanden is artikel 8 in dit tracébesluit opgenomen. Met dit artikel is tabel 10, onder a behorende bij artikel 11 van het Tracébesluit 2017 en nadien gewijzigd met het Tracébesluit 2019, aangepast.

Voor H6510A glanshaver- en vossenstaarthooilanden is in de passende beoordeling bij het Tracébesluit 2019 een compensatieopgave van 700 m2 berekend. In de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 is beoordeeld dat voor dit habitatype significante negatieve gevolgen kunnen worden uitgesloten. De uitvoering wordt desalniettemin conform het compensatieplan gehandhaafd ter hoogte van 1 ha geschikt gebied voor ontwikkeling van glanshaverhooilanden in de uiterwaarden van Cortenoever.

De totale compensatieopgave zal uiterlijk 31 december 2022 zijn gerealiseerd.

3 ONTWERPTECHNISCHE AANPASSINGEN

3.1 BRUG PANNERDENSCH KANAAL

Het brugcomplex ter hoogte van de kruising van de nieuwe A15 met het Pannerdensch Kanaal bestaat naast de brug zelf (de hoofdo overspanning) uit de aanbruggen en aanlandingen en loopt feitelijk van de westzijde vanaf de als pergolaconstructie uit te voeren kruising met de Betuweroute tot de aanlanding aan de oostzijde bij de Kandiadijk aan de andere zijde van het kanaal. Het betreft de kunstwerken die in het Tracébesluit en de bij dit besluit behorende detailkaarten zijn genummerd als KW27 tot en met KW30 (KW staat voor: 'kunstwerk').

In het ontwerp van de aannemer is een aantal optimalisaties van het brugcomplex voorzien ten opzichte van het referentieontwerp dat ten grondslag ligt aan het Tracébesluit 2017 en 2019. Deze wijzigingen zijn voorafgaand aan de zitting van 22 tot en met 25 juni 2020 reeds gedeeld met appellanten in het "Deelrapport ecologie - Addendum" met de geactualiseerde versie van de passende beoordeling met AERIUS 19. Destijds is onder meer toegelicht dat het ontwerp van de aannemer voorziet in een betonnen brug met een slank profiel. Het ontwerp voorziet voorts in een fietspad dat onder het brugcomplex wordt gesitueerd waardoor het profiel met 4,5 meter wordt versmald. De aanpassing van het ontwerp van het brugcomplex over het Pannerdensch kanaal leidt evenwel tot een gewijzigde hoogte van het brugdek van maximaal 2 meter.

Met het smallere brugontwerp, waarbij het fietspad onder de brug is gepositioneerd, kan het fiets- en wandelpad bovenop beide dijken aan de oost- en westzijde van het Pannerdensch Kanaal in stand blijven. Ten opzichte van het Tracébesluit 2017 en 2019 is de aansluiting voor fietsers tussen de N838/Lodderhoeksestraat en de Rijndijk logischer en directer en hoeven fietsers tot 5 meter minder hoogteverschil te overbruggen. Zo ontstaat aan de westzijde van het brugcomplex een rechtstreekse aansluiting van de fietsbrug op de Rijndijk en vindt de aansluiting van de fietsverbinding op de Lodderhoeksestraat rechtstreeks onder de brug plaats. Aan de oostzijde van het brugcomplex vindt een rechtstreekse aansluiting van de fietsverbinding plaats op de Kandiadijk.

Het realiseren van de fietsbrug onder het brugcomplex leidt ook tot andere wijzigingen in het ontwerp. De wijzigingen die mogelijk worden gemaakt in dit tracébesluit betreffen kort gezegd (hieronder uitgewerkt):

- a. Fietspad onder de verkeersbrug;
- b. Versmallen dwarsprofiel verkeersbrug;
- c. Voetgangersverbinding tussen de oevers van het Pannerdensch Kanaal (onder de hoofdo overspanning van de verkeersbrug);
- d. Gewijzigde situering/vormgeving van de aanbrug en aanlanding aan de westzijde en oostzijde van het Pannerdensch Kanaal;
- e. Aanpassing ecopassage oostzijde Pannerdensch Kanaal;
- f. Opstaande rand van de brug (tegenaan lichthinder door het autoverkeer) wordt uitgevoerd als een akoestisch relevant scherm;
- g. Verlichting fietspad onder de verkeersbrug.

a. Fietspad onder de verkeersbrug

Door de verkeersbrug maximaal twee meter hoger dan het oude referentieontwerp aan te leggen ontstaat ruimte onder de brug om een fietsbrug te realiseren die rechtstreeks vanaf de Rijndijk tot aan de Kandiadijk loopt. In vergelijking met een fietspad langs de autoweg zal de fietser in frissere lucht fietsen, geen last hebben van spatwater en minder geluidoverlast en hinder van de lichten van de auto's ervaren. Daarnaast zal de ruimtelijke beleving in positieve zin veranderen, omdat fietsers het landschap aan weerszijden van de brug kunnen ervaren.

Met dit ontwerp waarbij het fietspad onder de brug is gepositioneerd kan het fiets- en wandelpad bovenop de beide dijken aan de oost- en westzijde van het Pannerdensch Kanaal in stand blijven. De versimpelde aansluiting van de fietspaden komt ten goede aan de ruimtelijke kwaliteit; er ontstaat een meer overzichtelijke en sociaal veilige situatie op de dijk.

b. Versmallen dwarsprofiel verkeersbrug

Door het fietspad als kunstwerk onder de verkeersbrug te realiseren – in plaats van naast de hoofdrijbanen op de verkeersbrug – wordt het dwarsprofiel van de brug versmald met gemiddeld 4,5 meter.

c. Voetgangersverbinding tussen de oevers van het Pannerdensch Kanaal

Tussen de twee pijlers aan weerszijden van de hoofdoverspanning zal, met behulp van twee trappen en een voetgangersbrug onder de verkeersbrug, een voetgangersverbinding tussen de westelijke oever (de Scherpekamp) en de oostelijke oever van het Pannerdensch Kanaal worden gerealiseerd. Het wordt daarmee ook voor wandelaars mogelijk om het Pannerdensch kanaal over te steken (zonder gebruik te maken van het fietspad). De nieuwe brug biedt fietsers en wandelaars ook een uitkijkpunt over het Pannerdensch Kanaal.

d. Aanlandingen west- en oostzijde Pannerdensch Kanaal

Door de rechtstreekse aansluiting van de fietsbrug op de Rijndijk en de Kandiadijk ontstaat een logischer en overzichtelijker verbinding met het onderliggend wegennet. De aansluiting van de fietsverbinding aan westzijde op de Lodderhoeksestraat geschiedt niet langer via een lus om de ten noorden van de A15 gelegen landschappelijke inpassing van de brug heen, maar rechtstreeks onder de brug. Aan de oostzijde hoeft slechts de ligging van de Kandiadijk tussen de Loodijk en de Vossendel te worden aangepast en verdwijnt de eerder voorziene trap met fietsgoot. De dijken blijven als kenmerkende landschapselementen behouden.

De verhoging van de brug biedt aan de oostzijde voldoende ruimte (doorrijhoogte) om de bestaande weg/fietsverbinding tussen de Kandiadijk en de Loodijk – gelegen aan weerszijden van de hoofdweg – te handhaven. De in het Tracébesluit 2017 en 2019 voorziene omleiding van het onderliggend wegennet inclusief realisatie van een aparte onderdoorgang onderlangs de A15 (viaduct met kunstwerknummer 32) is daardoor niet langer noodzakelijk. Dit betekent dat het viaduct (KW32) voor de verbinding Kandiadijk – Loodijk, zoals beschreven in het Tracébesluit 2017 is komen te vervallen. Deze wijziging houdt tevens in dat de (aan)brug aan oostzijde (KW30) ongeveer met 50 meter in oostelijke richting is verlengd, waarbij de wegverbinding Kandiadijk - Loodijk toegankelijk blijft voor (onderhouds)voertuigen van het waterschap en voor fietsverkeer.

e. Aanpassing ecopassage oostzijde Pannerdensch Kanaal

In het Tracébesluit 2017 is een ecopassage opgenomen ter hoogte van km 171.6 (KW32) in het talud van de A15 ten oosten van de brug. Door het gewijzigde ontwerp ontstaat ruimte om deze ecopassage te verbreden en op een betere locatie te situeren, namelijk onder de (aan)brug van de A15 ter hoogte van km 171.55.

f. Opstaande rand brug ook akoestische relevant

In het Tracébesluit 2017 is in artikel 10 lid 1 bepaald dat de brug over het Pannerdensch Kanaal wordt uitgevoerd met een opstaande rand om lichtverstoring door wegverkeer tegen te gaan. Deze lichtafscherming van de brug zal geluidswerend worden uitgevoerd. De schermen zullen ook in het geluidregister worden opgenomen als akoestische schermen.

g. Verlichting fietspad onder de verkeersbrug

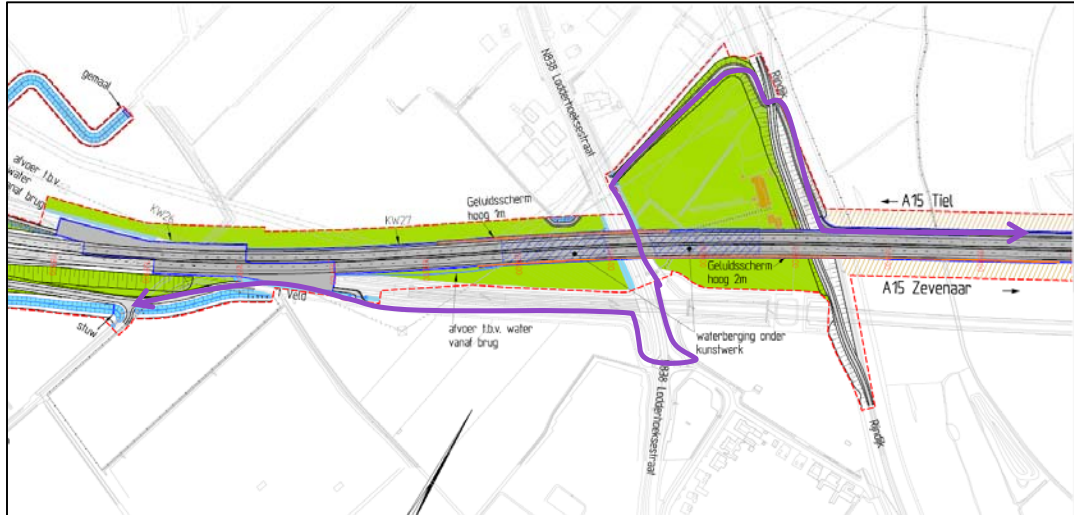
In het Tracébesluit 2017 en 2019 is het uitgangspunt dat er geen verlichting wordt aangebracht op de brug (ter hoogte van de autoweg en het ernaast geplande fietspad). Verkeersveiligheid en sociale veiligheid zijn bij die ligging voldoende gegarandeerd door de verlichting die auto's en (brom)fietsen zelf voeren tijdens de donkerperiode. Bij het aangepaste ontwerp met het fietspad dat onder de verkeersbrug hangt, is door de wegbeheerders van het fietspad aangegeven dat enige vorm van verlichting van het fietspad gewenst is.

In de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 zijn eventuele negatieve gevolgen van verlichting voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Rijntakken, nader beschouwd. Voor wat betreft soortenbescherming (Hoofdstuk 3 Wet natuurbescherming) is op 16 december 2020 ontheffing verleend aan de aannemer, waar onder meer het effect van verlichting op soorten onderdeel van uitmaakt.

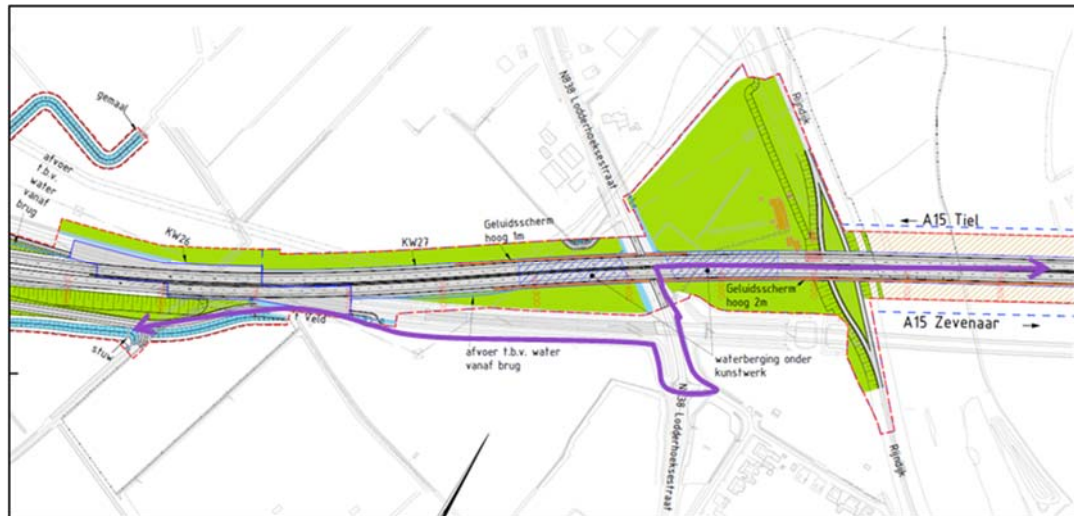
De hiervoor beschreven aanpassingen zijn weergegeven op detailkaarten nrs. 7 en 8 bij het tracébesluit. Daarnaast is een aantal in de tabellen 1, 3 en 9 van het Tracébesluit 2017 opgenomen beschrijvingen gewijzigd. Deze wijzigingen zijn vastgelegd in de artikelen 3, 4, 5 en 7 van dit tracébesluit.

Het verschil tussen het gewijzigde ontwerp van het brugcomplex en het ontwerp van het Tracébesluit 2017 en 2019 is hieronder weergegeven. Achtereenvolgens is de westelijke aanlanding bij Angeren weergegeven, de oostelijke aanlanding bij Loo en een impressie van de hoofdoverspanning over het Pannerdensch Kanaal.

Ontwerp fietsroute brugcomplex westzijde

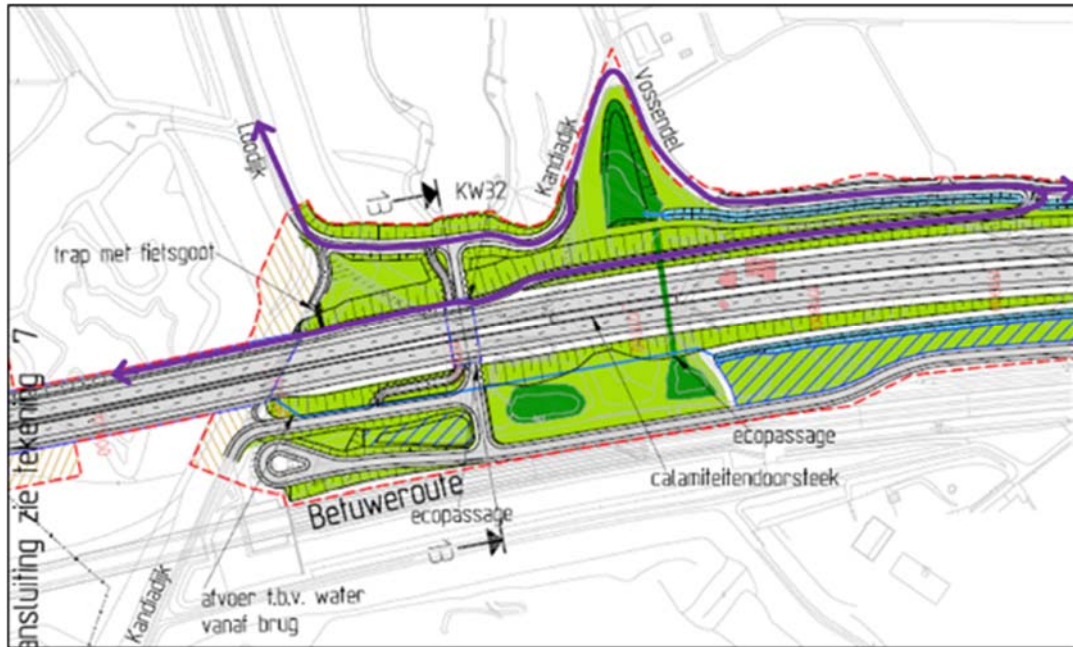


Tracébesluit 2017 en 2019

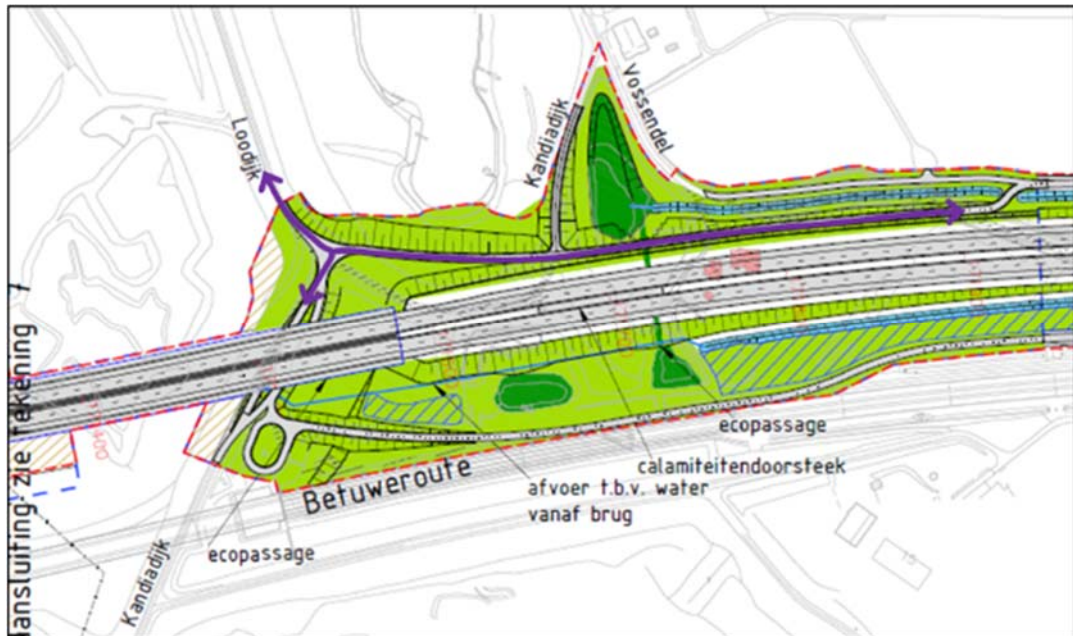


Tracébesluit 2021

Ontwerp fietsroute brugcomplex oostzijde



Tracébesluit 2017 en 2019



Tracébesluit 2021



Impressie ontwerp hoofdoeverspanning met fietspad onder de verkeersbrug

3.1.1. Geluid

Voor het Tracébesluit 2021 is voor het gedeelte waar de brug wijzigt en uitstralingseffecten verwacht worden, beoordeeld in hoeverre dit gevolgen heeft voor geluid. Hiervoor is akoestisch onderzoek verricht. Het volledige akoestisch onderzoek is opgenomen als bijlage 3 van dit tracébesluit. De geluidmaatregelen en de vast te stellen geluidproductieplafonds (GPP's) staan aangegeven in artikel 5 en 6 van het tracébesluit.

Uitgangspunten akoestisch onderzoek

De belangrijkste wijzigingen met akoestische gevolgen:

- Een verhoging van het brugdek met maximaal 2 meter ten opzichte van het referentieontwerp van de brug;
- Een 4,5 meter smaller uitgevoerd brugdek dan het referentieontwerp, waardoor de rijbanen van de A15 op de brug iets verschuiven.

De uitgangspunten van het akoestisch onderzoek, zoals verkeersintensiteiten, snelheid, wegdektype en de afmetingen van de geluidschermen zijn gelijk gehouden met de gehanteerde uitgangspunten bij het Tracébesluit 2019. De wijzigingen in de omgeving zijn geactualiseerd. Het gaat hierbij onder andere om het woningenbestand en de ontwikkelingen die in vastgestelde ruimtelijke plannen mogelijk gemaakt worden en effect kunnen hebben op de (cumulatieve) geluidbelasting.

Akoestisch onderzoeksgebied

De begrenzing van het onderzoeksgebied in de lengterichting is gebaseerd op:

- De afbakening van het projectgebied: binnen het gedefinieerde projectgebied vinden wijzigingen plaats die een relevant effect kunnen hebben op de akoestische situatie ter plaatse. Dit projectgebied is weergegeven in Figuur 5, par. 5.2 van het Akoestisch onderzoek, Hoofdrapport.
- Een extra gebied aan weerszijden van het projectgebied waar mogelijk nog een relevant akoestisch effect van de wijziging kan plaatsvinden.

Deze aanpak leidt tot een onderzoeksgebied dat zich ca. 500 meter verder naar het westen en ca. 700 m verder naar het oosten uitstrekt dan het projectgebied. In de richting loodrecht op de weg wordt het onderzoeksgebied begrensd door de ligging van geluidsgevoelige objecten met een toekomstige geluidsbelasting, zonder bestaande en aanvullende maatregelen, die meer bedraagt dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Zie voor een nadere toelichting over het onderzoeksgebied par. 5.2 van het Akoestisch onderzoek, Hoofdrapport.

Binnen het onderzoeksgebied zijn de berekende geluidsbelastingen op alle geluidgevoelige objecten getoetst aan de voorkeurswaarde van 50 dB die geldt voor de nieuwe aanleg van een rijksweg.

Resultaat maatregelafweging

Uitgangspunt voor de toets van het projecteffect op woningniveau is dat tweelaags ZOAB wordt aangelegd. Hierdoor is het niet nodig een doelmatigheidsafweging uit te voeren voor deze maatregel. In het akoestisch onderzoek is enkel de financiële doelmatigheid van schermmaatregelen afgewogen. Voor locaties waar het Tracébesluit 2017 en 2019 al voorziet in geluidschermen is het uitgangspunt gehanteerd dat deze zullen worden gehandhaafd, ook als in het nieuwe onderzoek eigenlijk een korter en/of lager geluidsschermbaan financieel doelmatig is.

De doelmatigheidsafweging voor dit tracébesluit leidt ten opzichte van het Tracébesluit 2017 en 2019 niet tot het treffen van nieuwe of aanvullende maatregelen.

Bovenwettelijke schermen

Zoals in het Tracébesluit 2017 is aangegeven in artikel 10 lid 1 onder a wordt op de brug aan weerszijden een voorziening gerealiseerd ter beperking van de lichthinder. Om het geluidniveau in de omgeving ten opzichte van het Tracébesluit 2019 verder te beperken wordt deze voorziening zodanig uitgevoerd, dat deze als geluidsschermbaan met een hoogte van 1 meter gaat functioneren, waardoor er extra geluidsafscherming ontstaat voor de omgeving ten opzichte van het Tracébesluit 2019.

Nadat de bronmaatregel (tweelaags ZOAB) in combinatie met de overdrachtsmaatregelen (eindmaatregelen) worden getroffen, blijven er in totaal 23 woningen binnen het onderzoeksgebied over waarvoor de geluidsbelasting niet terug kan worden gebracht tot op- of onder de voorkeurswaarde van 50 dB. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 61 dB. Dit aantal woningen is gelijk aan het aantal woningen in het Tracébesluit 2019. Bovendien betreft dit ook dezelfde woningen.

De berekende geluidsbelastingen van de woningen waarvoor een hogere geluidsbelasting berekend is dan de voorkeurswaarde van 50 dB, zijn vergeleken met de resultaten uit het Tracébesluit 2019. Uit deze vergelijking kan worden geconcludeerd dat de berekende geluidsbelastingen op basis van de geluidmaatregelen minimaal gelijk of lager (tot 3 dB) uitvallen.

Cumulatie

Door de aanleg als akoestische schermen van de randen op de brug is de geluidsbelasting bij 15 van de 23 woningen met een resterende overschrijding van de voorkeurswaarde lager ten opzichte van het Tracébesluit 2019. Bij de overige woningen met een resterende overschrijding blijft de geluidsbelasting gelijk. Dit betekent dat in lijn met de conclusie uit het

Tracébesluit 2019 er geen sprake is van onaanvaardbare (toenames van) cumulatieve geluidsbelastingen. Op grond hiervan is geen nader onderzoek verricht naar eventuele maatregelen om de cumulatieve geluidsbelasting te verminderen.

Resultaat eindpakket maatregelen

De aanvullende maatregelen zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Type	Locatie	Zijde	Hoogte	Lengte	Van km	Tot km
Scherms	Hoofddrijbaan Links A15 (brug Pannerdensch Kanaal)	Noord	1 m	393 m	168,826	169,219
Scherms	Hoofddrijbaan Links A15 (brug Pannerdensch Kanaal)	Noord	1 m	2112 m	169,469	171,581
Scherms	Hoofddrijbaan Rechts A15 (brug Pannerdensch Kanaal)	Zuid	1 m	355 m	168,905	169,260
Scherms	Hoofddrijbaan Rechts A15 (brug Pannerdensch Kanaal)	Zuid	1 m	1.689 m	169,890	171,579

Ter verduidelijking wordt opgemerkt dat de geluidschermen op de brug ter hoogte van de Lodderhoeksestraat (1 meter) en Boerenhoek (2 meter) worden gehandhaafd conform het Tracébesluit 2017.

Tenslotte is in het contract met de aannemer opgenomen dat er op de brug (over een lengte van ruim 2 km) een wegdek van tweelaags ZOAB-fijn zal worden aangelegd. In de praktijk zal dit betekenen dat het geluidniveau in de omgeving van de brug lager zal uitvallen dan berekend op basis van een wegdek van tweelaags ZOAB. Het tweelaags ZOAB-fijn betreft echter geen geluidmaatregel in het kader van dit tracébesluit.

Natuur- en stiltegebieden

Als gevolg van het nieuwe ontwerp van het brugcomplex met zichtschermen in het eindpakket treedt er geen verslechtering op ten opzichte van het Tracébesluit 2019 en is er geen aanleiding tot het treffen van extra mitigerende maatregelen voor de natuurgebieden (Natura 2000 en GNN) en stiltegebied "Weide Oude Rijnstrangen".

Vaststellen geluidproductieplafonds

Vanwege de gewijzigde ligging van de brug en de zichtschermen die functioneren als geluidschermen, worden de GPP's bij 65 referentiepunten vastgesteld. De GPP's worden vastgesteld voor alle referentiepunten binnen de projectgrenzen alsmede de referentiepunten binnen een kilometer buiten de projectgrenzen voor zover deze vanwege de wijziging van de brongegevens wijzigen ten opzichte van het Tracébesluit 2019. De nieuwe waarden van de GPP's en de brongegevens behorende bij dit project, waaronder de hogere ligging van de brug en de zichtschermen, worden na vaststelling van het tracébesluit opgenomen in het landelijke geluidregister (<http://www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/geluidregister.aspx>). In bijlage A van het tracébesluit is een overzicht opgenomen van de vast te stellen GPP's.

Het tweelaags ZOAB-fijn is geen geluidmaatregel en wordt daarom niet als brongegeven opgenomen in het geluidregister. Het effect hiervan is niet verwerkt in de vastgestelde geluidproductieplafonds.

Adressen die in aanmerking komen voor een gevelisolatie onderzoek

Voor 23 woningen binnen het akoestisch onderzoeksgebied is er sprake van een overschrijding van de toetswaarde na het treffen van het eindpakket aan maatregelen. Voor geen enkele woning is de geluidsbelasting hoger dan in het Tracébesluit 2019. Ook zijn er geen nieuwe woningen waarvan de geluidbelasting hoger is dan 50 dB. Deze woningen staan vanuit het Tracébesluit 2019 al op lijst om in aanmerking te komen voor een gevelisolatie onderzoek. Het gevelisolatie onderzoek start nadat het Tracébesluit onherroepelijk is.

3.1.2. Ecologie en landschap

De wijzigingen leiden niet tot meer ruimtebeslag op de natuurgebieden en ook niet tot andere mogelijk relevante effecten op beschermde habitats en beschermde soorten, zoals eerder onderzocht en beoordeeld in de natuuronderzoeken die voor het Tracébesluit 2017 en 2019 zijn opgesteld. De veranderingen in het ontwerp van de oostelijke aanlanding van de brug over het Pannerdensch Kanaal betreffen een optimalisatie ten opzichte van het ontwerp van Tracébesluit 2017 en 2019. Het leidt tot beter behoud van bestaande waardevolle gebiedskenmerken en betere omstandigheden voor beschermde soorten. Dit komt omdat door het gewijzigde ontwerp de bestaande weg/fietsverbinding tussen de Kandiadijk en de Loodijk gehandhaafd kan blijven. Er is dus geen sprake meer van het moeten realiseren van een vervangende verbinding met een daarvoor te realiseren nieuw kunstwerk om beide zijden van de hoofdweg met elkaar verbonden te houden. Dat deze werkzaamheden achterwege kunnen blijven is vanuit een oogpunt van behoud van de waardevolle gebiedskenmerken en bescherming van soorten als positief te beschouwen.

In het Tracébesluit 2017 is een ecopassage opgenomen ter hoogte van km 171.6 (KW32) in het talud van de A15 ten oosten van de brug. Door het gewijzigde ontwerp ontstaat ruimte om deze ecopassage te verbreden en op een andere meer gunstige locatie te realiseren, namelijk onder de brug ter hoogte van km 171.55. Deze passage wordt gemiddeld daarmee 7,3 m hoog en is 22,75 tot 46,75 m breed. De lengte is 28,4 m. Dit resulteert in een openheidsfactor van minimaal 5, dat als zeer goed geldt.



Impressie van ecopassage onder de brug rechts naast weg. Links het einde van de fietsbrug.

Deze wijziging is opgenomen in artikel 7 van dit tracébesluit. In aanvulling op wat hiervoor is aangegeven wordt nog het volgende toegelicht.

Door het beter kunnen behouden van de gebiedskenmerken en aanleg van een bredere ecopassage onder de brug ontstaat ecologische een gunstigere situatie, met name voor amfibieën (kamsalamander, poelkikker). Voor hen blijft een groter aaneengesloten gebied behouden en wordt het risico op aanrijdingen kleiner. De ecopassage loopt in de nieuwe situatie niet langer strak langs een onderhoudsweg/fietspad, waardoor minder verstoring optreedt. Deze verbetering maakt deel uit van een brede visie van de aannemer op versterking van het ecologisch netwerk. De afwatering van dit gedeelte van de brug zal plaatsvinden naar de zaksloot ten oosten van het voortplantingsgebied van amfibieën, waardoor geen vervuild wegwater terecht kan komen in poelen of ecopassages.

Het rivierenlandschap als systeem (rivier-uiteerwaard-dijk en binnendijks een strook grond) loopt onder de brug door. De hogere ligging en de langere overspanning van de brug zorgt ervoor dat de Kandiadijk/Looddijk als doorgaand element herkenbaar blijven en niet "verkleven" met de brug. Voor zowel het doorzicht (visueel), de ecologie (verminderen barrièrewerking binnendijks) als de recreatie (fietsen op de dijk blijft mogelijk) is dit een duidelijke verbetering. Ook wordt het kleinschalige binnendijkse gebied niet langer doorsneden door een onderhoudsweg en fietspad met bijbehorende grondkeringen. Dit weegt op tegen het eerdergenoemde voordeel dat een lage brug in het algemeen beter in het landschap inpasbaar is.

Het type beplanting dat in het gebied aangebracht zal worden blijft ongewijzigd ten opzichte van het Tracébesluit 2017 en bestaat uit ruig grasland en bosschages met struiklaag uit inheemse soorten, en hoog opgaande soorten om het contrast tussen binnen- en buitendijks gebied te accentueren.

3.1.3. Verlichting fietsbrug

In het Tracébesluit 2017 en 2019 is het uitgangspunt dat er geen verlichting wordt aangebracht op de verkeersbrug (weg met daarnaast een fietspad). Bij het fietspad dat onder de verkeersbrug hangt is verlichting volgens de wegbeheerders wel gewenst. In de Aanvullende passende beoordeling ViA15 2021 (bijlage 1) zijn de mogelijke gevolgen voor Natura 2000-gebied Rijntakken onderzocht. De verlichting zal geïntegreerd worden in de leuning langs het fiets- en wandelpad en zorgen voor een permanente verlichting op de fietsbrug. Door het toepassen van op het fiets- en wandelpad pad zelf gerichte lichtbundels wordt directe aanlichting van de omgeving voorkomen. De strooiverlichting zal geheel omhooggericht zijn, waardoor enkel de onderkant van het brugdek van de verkeersbrug wordt belicht. Door de relatief lage lichtsterkte van de verlichting op het fiets- en wandelpad (in de orde grootte van 3 lux) en het ruwe oppervlak van de onderkant van het brugdek zal er geen sprake zijn van strooiverlichting naar de omgeving.

Naast de vaste verlichting op de fietsbrug is er daarnaast ook lichtschijsel van passerende fietsers. Fietsverlichting heeft een lage lichtsterkte en is voornamelijk gebundeld op het wegdek. Deze verlichting zal niet of zeer incidenteel richting het Pannerdensch Kanaal schijnen. De fietsbrug ligt op dermate grote hoogte dat in het geval een klein deel van de fietsverlichting toch richting het Pannerdensch kanaal schijnt, dit zodanig verstrooid is dat het kanaal nauwelijks belicht wordt.

Uit de beoordeling blijkt dat er geen directe aanstraling van het Natura 2000-gebied Rijntakken zal optreden. De zone direct onder de brug en ook de gebieden daarnaast zullen geen hinder ondervinden van lichtstraling. Significant negatieve en negatieve gevolgen van het gewijzigde ontwerp en verlichting van de fiets- en wandelbrug voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Rijntakken kunnen worden uitgesloten. De natuurlijke kenmerken van het gebied in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen worden niet aangetast.

3.2 VIADUCT KAMPSESTRAAT (KW25)

In het Tracébesluit 2017 is voor het viaduct over de Kampsestraat (KW25) een 'Maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone kunstwerken (nieuw of aanpassen)' opgenomen. Uit nader onderzoek en verdere uitwerking van het ontwerp is gebleken dat het niet mogelijk is om binnen dit maatregelvlak het viaduct te realiseren zonder schade toe te brengen aan de bestaande bakconstructie van de onderdoorgang in de Kampsestraat onder de A15 en de Betuweroute door. In het Tracébesluit 2017 is namelijk alleen het kruisingsvlak A15 met de Kampsestraat met een kleine extra ruimte bestempeld als maatregelvlak. Dit was niet juist, omdat het bestaande kunstwerk vele malen breder is dan alleen de breedte van de Kampsestraat, zie onderstaande afbeelding.



Om de kruising van de A15 met de onderdoorgang Kampsestraat constructief geschikt en passend te maken, voorziet dit tracébesluit in een verruiming van het genoemde maatregelvlak met ca. 15 meter naar weerszijden. De verruiming heeft geen negatieve gevolgen voor de omgeving.

Deze wijziging is vastgelegd in artikel 3 lid 1 van dit tracébesluit en weergegeven op de gewijzigde detailkaart nr. 6.

3.3 ONDERDOORGANG HELHOEK/HELSTRAAT (KW76)

De onderdoorgang Helhoek/Helstraat onder de N810 zal, in plaats van de hiervoor volgens het Tracébesluit 2017 te realiseren folieconstructie met taluds, worden uitgevoerd in een betonnen bakconstructie. Voordeel van de realisatie van een dergelijke constructie – in vergelijking tot het realiseren van een folieconstructie – is dat de onderdoorgang niet alleen robuuster is, maar ook een langere levensduur heeft en minder kans geeft op lekkages als gevolg van schade. Met het realiseren van een betonnen bakconstructie wordt ook gevolg gegeven aan de wens van de toekomstige wegbeheerder, die geen folieconstructie maar wel een bakconstructie in beheer wenst te nemen.

De bakconstructie heeft een compacter ontwerp dan een folieconstructie. Dit heeft als voordeel dat het voet/fietspad apart van de onderdoorgaande weg (Helhoek/Helstraat) kan worden gelegd, waardoor het dalings-/stijgingspercentage voor fietsers wordt beperkt. Een ander voordeel is dat de verbinding voor het wegverkeer naar de carpoolplaats en bushaltes korter wordt dan voorzien in het Tracébesluit 2017.

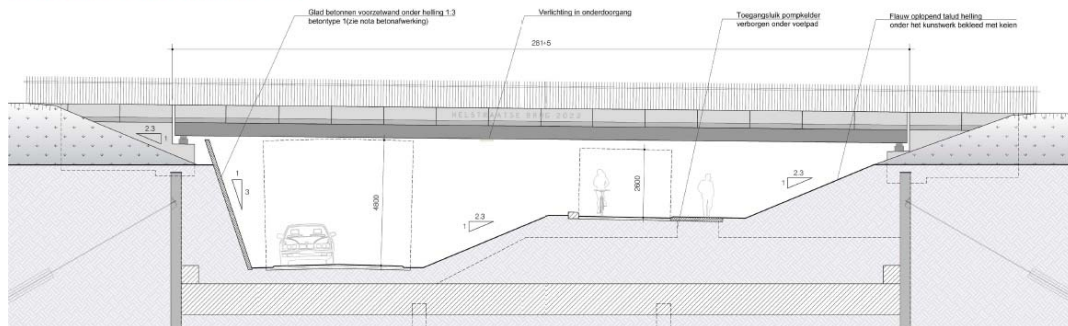
De betonnen bakconstructie heeft in vergelijking tot de realisatie van een folieconstructie geen andere en daarmee ook geen negatieve gevolgen voor de omgeving. Zo heeft de realisatie van de betonnen bakconstructie bijvoorbeeld geen andere invloed op de grondwaterhuishouding.

Om de uitvoering in een betonnen bakconstructie mogelijk te maken is voorzien in een nieuw 'Maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone kunstwerken (nieuw of aanpassen)'.

De breedte van de betonnen bakconstructie wordt bepaald door de lengte van het viaduct in de N810 over de A15 en Helhoek/ Helstraat. Naast het fietspad en de rijweg zullen taluds worden aangelegd, waar de betonnen constructie niet zichtbaar onderdoor loopt tot aan de steunpunten voor het viaduct. Dit is in onderstaande afbeeldingen weergegeven. Het maatregelvlak kunstwerk is daardoor van een aanzienlijke breedte, waarbij opgemerkt wordt dat de oorspronkelijk gedachte folieconstructie een grotere omvang zou hebben gekregen.



Visueel/perspectief van onderdoorgang Hel/hoek, kijkend naar het noorden



Deze wijziging is vastgelegd in artikel 3 lid 2 van dit tracébesluit en weergegeven op de gewijzigde detailkaart nr. 10.

4 ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Dit tracébesluit betreft een gering aantal wijzigingen ten opzichte van het Tracébesluit 2017 en 2019. De wijzigingen zijn vastgelegd in de artikelen 2 tot en met 9 van het tracébesluit en weergegeven op een viertal (gewijzigde) detailkaarten. Daarnaast bevat het tracébesluit nog een viertal andere artikelen. De inhoud van de artikelen en wat op de detailkaarten is weergegeven spreekt voor zich. Voor de volledigheid wordt hierna nog een aantal zaken toegelicht.

Artikel 1:

Dit tracébesluit betreft een wijziging van het op 24 februari 2017 vastgestelde Tracébesluit 2017 en van het op 18 februari 2019 vastgestelde Tracébesluit 2019, waarbij het Tracébesluit 2017 op een aantal onderdelen is gewijzigd. Artikel 1 is bedoeld om dit tot uitdrukking te brengen.

Artikel 2:

Artikel 2 geeft aan dat een viertal detailkaarten, behorend bij het Tracébesluit 2017 en het Tracébesluit 2019, met dit tracébesluit wordt gewijzigd. Op de detailkaarten zijn de gebieden waarin wijzigingen zijn doorgevoerd met een onderbroken roze lijn aangegeven. In de legenda van de kaarten wordt deze lijn aangeduid als: 'Gebied met wijzigingen t.o.v. Tracébesluit 2017 (en 2019)'.

Artikel 3:

Dit artikel bevat de wijzigingen betreffende een aantal kunstwerken, waaronder de brug Pannerdensch Kanaal.

Artikel 4:

In dit artikel zijn de wijzigingen van de overige infrastructurele voorzieningen en maatregelen vastgelegd. De wijzigingen zien op de fiets- en voetbrug over het Pannerdensch Kanaal en de gewijzigde ruimtelijke inrichting bij de oostelijke aanlanding van de brug.

Artikel 5:

Dit artikel bevat de wijzigingen betreffende geluidmaatregelen, namelijk het toevoegen van de als akoestisch relevant scherm uit te voeren opstaande rand op de brug Pannerdensch Kanaal.

Artikel 6:

In dit artikel zijn, onder verwijzing naar bijlage A, voor een aantal referentiepunten nieuwe geluidproductieplafonds vastgesteld.

Artikel 7:

Dit artikel bevat de gewijzigde en aanvullende mitigerende maatregelen. Het betreft een maatregel over de verlichting op de fietsbrug Pannerdensch Kanaal, een kleine wijziging in de ecopassage bij de oostelijke aanlanding van de brug en de mitigerende maatregelen in verband met het beperken van stikstofdepositie.

Artikel 8:

Dit artikel legt de gewijzigde compensatieopgave van H6120 Stroomdalgraslanden (Rijntakken) vast.

Artikel 9:

Dit artikel bevat een gedeeltelijke uitsluiting van de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling, specifiek voor de brug over het Pannerdensch Kanaal (de kunstwerken aangeduid met KW27, KW28, KW29 en KW30). Deze gedeeltelijke uitsluiting heeft tot gevolg dat de wegas van de A15 op de verkeersbrug over het Pannerdensch Kanaal niet hoger kan worden gesitueerd dan in het lengteprofiel op kaart 7 en 8 is aangegeven.

Artikel 10:

Het Tracébesluit 2017 en het Tracébesluit 2019 worden alleen gewijzigd voor zover dit in de artikelen van dit tracébesluit is beschreven en op de (gewijzigde) detailkaarten is weergegeven. Voor het overige blijven het Tracébesluit 2017 en het Tracébesluit 2019 ongewijzigd.

Artikel 11:

Dit artikel geeft aan dat artikel 18 (schadevergoeding) van het Tracébesluit 2017, als het gaat om de mogelijkheid van verzoeken tot schadevergoeding, op dit tracébesluit van overeenkomstige toepassing is. Na vaststelling van het Tracébesluit 2017 is echter de benaming van de minister gewijzigd. Ook is voor de afhandeling van schadeverzoeken de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019' geldend geworden, waarin een aantal aanpassingen zijn doorgevoerd ten opzichte van de eerdere 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014'. Deze wijzigingen zijn in artikel 11 tot uitdrukking gebracht.

Artikel 12:

Op het Tracébesluit 2017 en het Tracébesluit 2019 is de Crisis- en herstelwet van toepassing. In artikel 12 wordt aangegeven dat dit ook geldt voor dit tracébesluit waarbij het Tracébesluit 2017 en het Tracébesluit 2019 wordt gewijzigd. Dat de Crisis- en herstelwet op dit tracébesluit van toepassing is, heeft betekenis voor degenen die tegen dit besluit in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, namelijk dat:

1. de beroepsgronden gericht tegen het besluit in het beroepsschrift moeten zijn opgenomen;
2. het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard als binnen de beroepstermijn van zes weken geen gronden tegen het besluit zijn ingediend, en
3. deze gronden na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.