

Uitspraak 201409043/1/R6

Datum van uitspraak: woensdag 16 september 2015

Tegen: de minister van Infrastructuur en Milieu

Proceduresoort: Tussenuitspraak/bestuurlijke lus

Rechtsgebied: Ruimtelijke-orderingskamer - Tracé en wegverbreding

ECLI: ECLI:NL:RVS:2015:2938

Bij deze uitspraak is een persbericht uitgebracht.

201409043/1/R6.

Datum uitspraak: 16 september 2015

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

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

1. [appellant sub 1A] en [appellante sub 1B], beiden wonend te [woonplaats] (hierna tezamen in enkelvoud: [appellant sub 1]),
 2. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Interbest B.V., gevestigd in Breda en IKEA Beheer B.V., gevestigd te Amsterdam,
 3. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B], beiden wonend te [woonplaats],
 4. [appellant sub 4A] en [appellant sub 4B], beiden wonend te [woonplaats],
 5. [appellant sub 5A] en [appellant sub 5B], beiden wonend te [woonplaats] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 5]),
 6. de vereniging Algemene Groninger Studenten Roeivereniging Gyas (hierna: Gyas), gevestigd te Groningen,
 7. [appellant sub 7] en anderen, allen wonend te [woonplaats],
 8. [appellant sub 8], wonend te [woonplaats],
 9. de stichting Stichting Gereformeerde Scholengroep (hierna: het Gomarus College), gevestigd te Groningen,
 10. de vereniging Vereniging van Eigenaren Vondellaan 186-312 (hierna: VvE Vondellaan 186-312), gevestigd te Groningen,
 11. [appellant sub 11], wonend te [woonplaats],
 12. de stichting Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen, gevestigd te Groningen, en anderen,
 13. [appellant sub 13], wonend te [woonplaats],
 14. [appellant sub 14], wonend te [woonplaats],
 15. [appellant sub 15], wonend te [woonplaats],
- appellanten,

en

de minister van Infrastructuur en Milieu,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 29 september 2014 heeft de minister het tracébesluit "Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], Interbest en IKEA Beheer, [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B], [appellant sub 4A] en [appellant sub 4B], [appellant sub 5], Gyas, [appellant sub 7] en anderen, [appellant sub 8], het Gomarus College, VvE Vondellaan 186-312, [appellant sub 11], Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen, [appellant sub 13], [appellant sub 14] en [appellant sub 15] beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht.

Interbest en IKEA Beheer, [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B], [appellant sub 7] en anderen, het Gomarus College, Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen, [appellant sub 13] en de minister hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

Interbest en IKEA Beheer, Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en de minister hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 18 mei 2015, waar [appellant sub 1], bijgestaan door mr. J.A. Wols, Interbest en IKEA Beheer, vertegenwoordigd door [gemachtigde] en bijgestaan door mr. P.H. Revermann, [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B], bijgestaan door [gemachtigde] en mr. J. Veltman, advocaat te Amersfoort, [appellant sub 4A] en [appellant sub 4B], vertegenwoordigd door mr. A. Vinkenburg, [appellant sub 5], vertegenwoordigd door mr. A. Vinkenburg, Gyas, vertegenwoordigd door [gemachtigde], [appellant sub 7] en anderen, het Gomarus College, vertegenwoordigd door [gemachtigde], VvE Vondellaan 186-312, vertegenwoordigd door mr. J.A. Wols, Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen, vertegenwoordigd door [gemachtigde] en bijgestaan door [persoon A], [persoon B], [persoon C], [persoon D] en mr. P.M.J. de Goede, advocaat te Groningen, [appellant sub 13], [appellant sub 14], [appellant sub 15] en de minister, vertegenwoordigd door mr. H.A.J. Gierveld, ir. J. Kalfsbeek, ing. D. van der Gugten, F.H. van der Veer, J.J.F. Hoogenboom en ing. T.A. Oenema, zijn verschenen.

Overwegingen

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

2. Het tracébesluit voorziet in aanpassingen van het bestaande tracé van de Zuidelijke Ringweg Groningen. Bij het Julianaplein worden de verkeerslichten vervangen door fly-overs, waardoor een ongelijkvloers knooppunt ontstaat. Ook het Vrijheidsplein wordt geheel ongelijkvloers. Een deel van de Zuidelijke Ringweg wordt verdiept aangelegd. Over het verdiepte deel komen 'deksels', waarop een nieuw groen gebied wordt aangelegd: het Zuiderplantsoen. Daarnaast worden aansluitingen op lokale wegen aangepast en fietspaden verlegd. Het doel van het tracébesluit is het verbeteren van de bereikbaarheid, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het verminderen van de negatieve impact van de Zuidelijke Ringweg op de ruimtelijke kwaliteit.

2.1. De Afdeling zal aan de hand van de beroepsgronden achtereenvolgens de volgende onderwerpen behandelen. Allereerst zal er op de ontvankelijkheid van enkele appellanten worden ingegaan, vervolgens zullen enkele formele en procedurele aspecten behandeld worden. Achtereenvolgens zal de Afdeling daarna ingaan op het milieueffectrapport, nut en noodzaak, verkeer en verkeersveiligheid, bereikbaarheid en parkeergelegenheid, geluid, luchtkwaliteit, gezondheid en de flexibiliteitsbepaling in het tracébesluit. Vervolgens zullen de betogen van Gyas, Interbest en Ikea en de betogen ten aanzien van de voetgangersbrug bij de Papiermolenlaan worden behandeld. Daarna komen de betogen met betrekking tot de uitvoering, de waardedaling van woningen, de landschappelijke inpassing, water, natuur en ten slotte de uitvoerbaarheid aan bod.

Ontvankelijkheid

3. Ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2, bij de Awb, kan door een belanghebbende bij de Afdeling beroep worden ingesteld tegen een besluit omtrent vaststelling van een tracébesluit.

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

3.1. [appellant sub 4A] en [appellant sub 4B] wonen aan de [locatie 1], te [plaats]. Dit perceel ligt 1.100 m ten zuiden van het tracé. [appellant sub 8] woont aan de [locatie 2] op de hoek van de Helper Brink op 750 m ten zuiden van het tracé. Het gebied tussen het tracégebied en de woningen van [appellant sub 4A] en [appellant sub 4B] en [appellant sub 8] bevat stedelijke bebouwing. Door de afstand en de tussenliggende stedelijke bebouwing is er geen zicht op het tracégebied en is er geen geluidbelasting vanaf het tracé te vrezen. De wegen waaraan de woningen zijn gelegen, zijn bovendien geen ontsluitingswegen van het tracé.

3.2. Mede gelet op de aard en omvang van de ruimtelijke ontwikkelingen die met het tracébesluit mogelijk worden gemaakt, zijn deze afstanden naar het oordeel van de Afdeling te groot om een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken belang te kunnen aannemen.

Voorts hebben [appellant sub 4A] en [appellant sub 4B] en [appellant sub 8] geen feiten of omstandigheden aangevoerd in verband waarmee zou moeten worden geoordeeld dat ondanks deze afstanden een objectief en persoonlijk belang van hen rechtstreeks door het besluit zou worden geraakt.

De conclusie is dat [appellant sub 4A] en [appellant sub 4B] en [appellant sub 8] geen belanghebbende zijn bij het bestreden besluit als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Awb en dat zij daartegen ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb, geen beroep kunnen instellen. De beroepen van [appellant sub 4A] en [appellant sub 4B] en [appellant sub 8] zijn niet-ontvankelijk.

4. [appellant sub 11] verblijft enkele maanden per jaar aan de [locatie 3] bij zijn partner die eigenaar is van de woning. [appellant sub 11] heeft niet namens zijn partner beroep ingesteld. Gelet daarop heeft [appellant sub 11] onvoldoende persoonlijk belang. [appellant sub 11] heeft geen feiten en omstandigheden aangevoerd in verband waarmee zou moeten worden geoordeeld dat desondanks een objectief en persoonlijk belang van hem rechtstreeks door het besluit zou worden geraakt.

De conclusie is dat [appellant sub 11] geen belanghebbende is bij het bestreden besluit als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Awb en dat hij daartegen ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb, geen beroep kan instellen. Het beroep van [appellant sub 11] is niet-ontvankelijk.

5. Het beroep van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen, is onder andere ingesteld door Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en het Parcival College. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en het Parcival College zijn ontvankelijk in hun beroep. Het beroep wordt derhalve inhoudelijk behandeld. De Afdeling ziet uit het oogpunt van proceseconomie aanleiding in dit geval af te zien van de beoordeling van de ontvankelijkheid van de vereniging wijkcomité Helpman en de 25 natuurlijke personen door wie het beroep mede is ingesteld. Daarbij is van belang dat de beoordeling van de ontvankelijkheid een diepgaand onderzoek zou vergen waarbij geen belang bestaat gelet op het feit dat de beroepsgronden inhoudelijk behandeld worden vanwege de ontvankelijkheid van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen en het Parcival College.

6. [appellant sub 15] betoogt dat hij belanghebbende is omdat hij als deskundige betrokken is bij het behoud van historische waterwegen zoals het Oude Winschoterdiep. [appellant sub 15] heeft daarnaast geen feiten of omstandigheden aangevoerd in verband waarmee zou moeten worden geoordeeld dat een objectief en persoonlijk belang van hem rechtstreeks door het besluit zou worden geraakt. Een louter gevoel van betrokkenheid bij een besluit vanwege zijn deskundigheid, hoe sterk dat gevoel ook is, is daarvoor niet voldoende.

De conclusie is dat [appellant sub 15] geen belanghebbende is bij het bestreden besluit als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Awb en dat hij daartegen ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb, geen beroep kan instellen.

Het beroep van [appellant sub 15] is niet-ontvankelijk.

Samenhang tracébesluit en Helperzoomtunnel

7. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat zonder de Helperzoomtunnel de doelen van het bestuurlijk voorkeursalternatief (hierna: het BVA) niet bereikt kunnen worden. De Helperzoomtunnel dient als vervanging van de parallelstructuur, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. De Helperzoomtunnel en het inrichtingsplan Helpman hadden daarom binnen het tracébesluit dienen te worden opgenomen, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen.

7.1. De minister stelt dat het doel van de Helperzoomtunnel is een veilige oost-westverbinding onder het spoor te creëren voor de wijken ten westen en oosten van het spoor ter vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. De huidige spoorwegovergang wordt over een aantal jaren gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising is met de toekomstige verbreding van het spoor uit veiligheidsoverwegingen niet meer toegestaan. Na de sluiting van de spoorwegovergang bestaat geen autoverbinding meer tussen de wijken Helpman en Coendersborg ten westen en de wijken Europapark, Oosterpoortwijk en De Linie ten oosten van het spoor. Daarom is een alternatief gezocht. De besluitvorming omtrent de Helperzoomtunnel maakt onderdeel uit van het project aanpak Ring Zuid, maar staat los van het tracébesluit, aldus de minister. De tunnel is geen zogenoemde bijkomende infrastructurele voorziening als gevolg van het tracébesluit. Om welke reden de Helperzoomtunnel ook geen onderdeel van het tracébesluit kan zijn, aldus de minister.

7.2. Ingevolge artikel 10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Tracéwet bevat het tracébesluit ten minste een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk.

7.3. De Helperzoomtunnel ligt buiten het gebied van het tracébesluit. Ook het gebied waarop het inrichtingsplan Helpman ziet, ligt daarbuiten. De Helperzoomtunnel is een voorziening die een oplossing biedt voor het verdwijnen van een verbinding tussen de wijken Helpman, Coendersborg en de wijken Europapark, Oosterpoortwijk en De Linie door het vervallen van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat. Het inrichtingsplan Helpman is nodig vanwege de Helperzoomtunnel. Het vervallen van de spoorwegovergang maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit.

De Afdeling overweegt dat aan de minister, gelet op het bepaalde in de Tracéwet beleidsvrijheid toekomt bij het bepalen van de begrenzing van een tracébesluit. De minister heeft zich op het standpunt kunnen stellen dat geen rechtstreeks verband bestaat tussen de infrastructurele ontwikkelingen in het tracébesluit enerzijds en de Helperzoomtunnel en het vanwege de Helperzoomtunnel opgestelde inrichtingsplan anderzijds. Gelet daarop ziet de Afdeling in hetgeen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben aangevoerd, geen aanleiding voor het oordeel dat de begrenzing van het tracébesluit in dit geval niet in redelijkheid kon worden vastgesteld.

Voor zover de beroepsgronden van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen zien op de Helperzoomtunnel, het inrichtingsplan en de gevolgen van de Helperzoomtunnel en het inrichtingsplan op de verkeersstromen en -intensiteit in Helpman, kunnen deze niet slagen nu deze beroepsgronden niet zien op gevolgen van het tracébesluit, maar op de gevolgen van de besluitvorming ten aanzien van de Helperzoomtunnel. Deze beroepsgronden zullen dan ook buiten beschouwing worden gelaten.

Procedureel

Verdrag van Aarhus

8. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de inspraak over de milieu-informatie niet doeltreffend is geweest en dat met de uitkomst onvoldoende rekening is gehouden, hetgeen in strijd is met het Verdrag van Aarhus. Daartoe voeren zij aan dat weliswaar de mogelijkheid is geboden om zienswijzen in te dienen, maar dat aan die zienswijzen onvoldoende gehoor is gegeven. Daarnaast betogen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen dat de verstrekte informatie niet volledig is geweest en de wel verstrekte informatie dermate uitgebreid, complex, en op punten innerlijk tegenstrijdig is dat het publiek op basis van deze informatie geen goede mogelijkheid heeft gehad alle opmerkingen, informatie, analyses of meningen naar voren te brengen die het relevant acht voor de voorgestelde activiteit, zoals het Verdrag van

Aarhus vereist. [appellant sub 14] betoogt dat de minister in strijd met het verdrag van Aarhus heeft gehandeld door het niet publiceren van de Trajectnota voor het tracébesluit "[locatie 6], Zuidelijke Ringweg Groningen, Langmanmaatregelen" uit mei 2002 (hierna: tracébesluit Langmanmaatregelen), de jaarverslagen 2008 en 2009 van de gemeente Groningen en de verkenning van DHV ten aanzien van het tracébesluit Langmanmaatregelen.

8.1. Ten aanzien van het beroep op het Verdrag van Aarhus, overweegt de Afdeling dat zowel Nederland als de Europese Unie hierbij partij is. Richtlijn 2003/35/EG strekt mede tot uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag van Aarhus. Richtlijn 2003/35/EG voorziet onder meer met betrekking tot artikel 6, vierde lid, van het Verdrag van Aarhus in een wijziging van Richtlijn 85/337/EG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PB 1985 L 175), nadien vervangen door Richtlijn 2011/92/EU (codificatie) van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PB 2012 L 26; hierna: de MER-richtlijn). In dit kader is aan artikel 6 van de MER-richtlijn een vierde lid toegevoegd dat bepaalt dat het betrokken publiek in een vroeg stadium reële mogelijkheden tot inspraak in de in artikel 2, tweede lid, van de richtlijn bedoelde milieubesluitvormingsprocedures dient te krijgen en daartoe het recht heeft, wanneer alle opties open zijn, opmerkingen en meningen kenbaar te maken aan de bevoegde instantie (s) voordat het besluit over de vergunningsaanvraag wordt genomen. Aangezien artikel 6, vierde lid, van het Verdrag van Aarhus inhoudelijk overeenstemt met artikel 6, vierde lid, van de MER-richtlijn, en het toepassingsbereik van deze bepalingen voor een geval als dit gelijk is, zal de Afdeling in zoverre, daargelaten of aan artikel 6, vierde lid, van het Verdrag van Aarhus rechtstreekse werking toekomt, toetsen aan artikel 6, vierde lid, van de MER-richtlijn.

8.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 23 april 2014 in zaak nr. 201300892/1/A3) kan de vraag naar de rechtstreekse werking van de bepalingen van de richtlijn alleen rijzen in gevallen van incorrecte implementatie of indien de volledige toepassing van de richtlijn niet daadwerkelijk is verzekerd. Artikel 7.2, eerste lid, aanhef en onder a, en tweede lid, van de Wet milieubeheer gelezen in verbinding met artikel 2, eerste en derde lid, van het Besluit milieueffectrapportage, artikel 11 van de Tracéwet en afdeling 3.4 van de Awb strekken mede ter uitvoering van artikel 6, vierde lid, van de MER-richtlijn. Deze bepalingen brengen met zich dat een ieder zienswijzen naar voren kan brengen over het ontwerpbesluit met inbegrip van het milieueffectrapport (hierna: het MER). Op dat moment is nog geen besluit over het ontwerpplan genomen. Gelet hierop is artikel 6, vierde lid, van de MER-richtlijn in zoverre correct geïmplementeerd. Voorts geeft hetgeen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 14] hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de volledige toepassing van de MER-richtlijn in zoverre niet daadwerkelijk is verzekerd. Gelet hierop komt Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 14] een rechtstreeks beroep op artikel 6, vierde lid, van de MER-richtlijn dan ook niet toe.

8.3. Vast staat dat het ontwerp-tracébesluit met ingang van 30 augustus 2013 gedurende zes weken ter inzage heeft gelegen. Het MER maakte daarvan deel uit. De kennisgeving van de terinzagelegging is gepubliceerd in de Staatscourant en in een lokaal dagblad. Het ontwerp-tracébesluit en de daarop betrekking hebbende stukken konden in het gemeentelijk informatiecentrum, het provinciehuis, op het ministerie en op internet worden geraadpleegd. Vast staat dat hiermee is voldaan aan de wettelijke vereisten ter zake van de kennisgeving van de terinzagelegging, zodat een ieder de mogelijkheid heeft gehad om door het indienen van een mondelinge of schriftelijke zienswijze zijn reactie op het ontwerp-tracébesluit in te dienen. Anders dan Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister de per zienswijze ingediende reacties op het ontwerp-tracébesluit niet bij de besluitvorming heeft betrokken. In de Nota van antwoord is op alle ingediende zienswijzen ingegaan en dit heeft op een aantal punten tot wijziging van het ontwerp geleid. Ten slotte bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat is nagelaten om informatie met betrekking tot het plan te verstrekken. De minister heeft toegelicht dat het ontwerp-tracébesluit en de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage zijn gelegd. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben hun betoog dat informatie met betrekking tot de milieueffecten niet is verstrekt of te complex is niet nader gemotiveerd, en heeft in haar beroep uitgebreid gereageerd op de stukken bij het besluit. Voorts hebben zij niet aangegeven welke stukken ten onrechte niet ter inzage zijn gelegd. De door [appellant sub 14] genoemde stukken hebben geen betrekking op het tracébesluit en behoeften derhalve niet ter inzage gelegd te worden. De betogen van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 14] falen.

Toepasselijkheid Crisis- en herstelwet

9. [appellant sub 14] betoogt dat de Crisis- en herstelwet (hierna: Chw) niet van toepassing kan zijn op het tracébesluit omdat de voorbereiding van het tracébesluit al in 2009 is gestart en de Chw pas in 2010 in werking is getreden.

9.1. De Chw is in werking getreden op 31 maart 2010 en heeft onmiddellijke werking. Het ontwerpbesluit is op 30 augustus 2013 ter inzage gelegd en het tracébesluit is op 29 september 2014 vastgesteld. Dat de start van de voorbereiding van het tracébesluit reeds voor de inwerkingtreding van de Chw is aangevangen, maakt voor de toepasselijkheid van de Chw op het ontwerpbesluit en het tracébesluit niet uit. Het betoog van [appellant sub 14] faalt.

Toepasselijke procedure Tracéwet

10. [appellant sub 14] betoogt dat nu het proces van besluitvorming reeds op 21 april 2009 door de startbijeenkomst is begonnen, de destijds geldende Tracéwet had moeten worden toegepast.

Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat hoofdstuk II van de Tracéwet zoals dit voor 1 januari 2012 luidde (hierna: Tracéwet (oud)) op het tracébesluit had moeten worden toegepast en niet hoofdstuk III van de Tracéwet (oud) omdat het tracébesluit tot dusdanige wijzigingen leidt dat sprake is van aanleg van een nieuwe weg en niet van een wijziging van een bestaande hoofdweg. De stelling dat sprake is van een nieuwe weg onderbouwen zij voorts met het beoog dat het project in de bijlage bij de Chw binnen de categorie aanleg van een nieuwe weg staat. Voorts wijzen zij er op dat bij het vergelijken van varianten ingevolge artikel 4, eerste lid, sub e van de Tracéwet (oud) in de te vergelijken tracés maximaal een marge van 2 m in de hoogte mag worden opengelaten. Omdat het tracé ten opzichte van de bestaande weg meer dan 2 m in de hoogte afwijkt is volgens Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen sprake van de aanleg van een nieuwe weg.

10.1. De minister stelt dat op het besluit de Tracéwet van toepassing is zoals die luidde ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit, met uitzondering van onder andere hoofdstuk II van de Tracéwet. Dat hoofdstuk is niet van toepassing op het tracébesluit op grond van het overgangsrecht in artikel III van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op versnelling en verbetering besluitvorming infrastructurele projecten (hierna: de Wijzigingswet).

10.2. Hoofdstuk II Tracéwet (oud) is aangepast met de Wijzigingswet. Deze is op 1 januari 2012 in werking getreden. Ingevolge artikel III, eerste lid, van de Wijzigingswet zijn hoofdstuk II, artikel 9, eerste lid, voor zover het de termijnstelling betreft, en artikel 10, vierde lid, van de Tracéwet, zoals die luiden na de inwerkingtreding van de Wijzigingswet, niet van toepassing op de procedure van een tracébesluit indien de minister de aanvangsbeslissing, als bedoeld in artikel 2, tweede lid, Tracéwet (oud), heeft genomen. De aanvangsbeslissing voor het tracébesluit is genomen op 18 december 2009, derhalve voor de inwerkingtreding van de Wijzigingswet op 1 januari 2012.

Uit het overgangsrecht volgt dat hoofdstuk II en voornoemde artikelen van de op 1 januari 2012 in werking getreden Tracéwet niet van toepassing zijn op het tracébesluit. Voor het overige heeft de Tracéwet onmiddellijke werking. Het overgangsrecht voorziet niet in een langere werking van de Tracéwet (oud). De Tracéwet (oud) is dus niet van toepassing op het na de inwerkingtreding van de Wijzigingswet genomen ontwerpbesluit en het tracébesluit. De minister heeft terecht geen toepassing gegeven aan de bepalingen uit de Tracéwet (oud). De vraag of sprake is van de aanleg van een hoofdweg als bedoeld in de Tracéwet (oud) en welke procedure uit de Tracéwet (oud) dientengevolge van toepassing is, kan derhalve buiten beschouwing blijven. De betogen van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 14] falen.

Milieueffectrapport

11. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat ten onrechte met een beroep op de Chw geen alternatievenonderzoek heeft plaatsgevonden en de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.) ten onrechte niet om advies is gevraagd. Voorts is het advies van de Commissie voor de m.e.r. van 21 juli 1999 ten onrechte niet betrokken bij het besluit.

11.1. De minister stelt dat op grond van artikel 1.11 van de Chw geen alternatievenonderzoek is vereist voor het project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen en evenmin een toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r.. Het advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft geen betrekking op dit tracébesluit zodat hier geen rekening mee behoefde te worden gehouden, aldus de minister.

11.2. Ingevolge artikel 1.1, tweede lid, van de Chw is artikel 1.11 van de Chw van toepassing op de in bijlage II bij de Chw bedoelde ruimtelijke en infrastructurele projecten. De Zuidelijke Ringweg is in bijlage II, onderdeel E, van de Chw genoemd als project als bedoeld in artikel 1.1, eerste en tweede lid van de Chw.

Indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt opgesteld ten behoeve van een besluit zijn ingevolge artikel 1.11, eerste lid, aanhef en onder a en b, van de Chw de inhoudsvereisten uit artikel 7.23 van de Wet milieubeheer met betrekking tot alternatieven niet van toepassing en is het niet nodig dat de Commissie voor de m.e.r. een advies uitbrengt.

11.3. Gelet op artikel 1.11, eerste lid, in samenhang gelezen met artikel 1.1, tweede lid, van de Chw kon de minister afzien van een afweging van alternatieven in het MER en behoefde geen advies aan de Commissie voor de m.e.r. te worden gevraagd. De minister was niet verplicht het advies van de commissie voor de m.e.r. van juli 1999 mee te nemen, nu het geen betrekking heeft op dit tracébesluit.

12. VvE Vondellaan 186-312 betoogt dat een alternatief dat buiten de stad Groningen om zou gaan een betere oplossing is omdat dat tot minder belasting van het woon- en leefklimaat in de stad leidt. [appellant sub 1], [appellant sub 7] en anderen, Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 14] betogen dat ten onrechte na de verkenningen tot 2009 geen alternatieven meer zijn beschouwd, maar dat direct is gekozen voor het BVA. Het verplaatsen van het tracé uit de stad naar omliggend gebied en de varianten Kamminga zijn volgens hen ten onrechte niet beschouwd. In een interne memo van Rijkswaterstaat aan de minister van 26 mei 2011 staat dat Rijkswaterstaat van mening is dat de afweging van de alternatieven en de keuze voor het BVA onvoldoende gemotiveerd zijn, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. De in de Verkenning genoemde Zuidtangent past binnen de criteria die gesteld zijn in de bestuursovereenkomst uit 2009, en had in eerste instantie ook de voorkeur van de minister, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. De keuze is volgens hen uiteindelijk op het BVA uitgekomen vanwege de verhouding tussen de aanlegkosten en het beschikbare budget.

[appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat in het BVA en het daarna als beste beoordeelde alternatief een parallelstructuur was opgenomen, hetgeen een belangrijk argument was om voor deze variant te kiezen. In het tracébesluit is deze variant echter niet opgenomen. Dit had moeten leiden tot een volledige heroverweging van de alternatieven, aldus [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen.

12.1. De minister stelt dat het merendeel (80%) van het verkeer dat gebruik maakt van de Zuidelijke Ringweg uit de stad komt of daar naartoe gaat. Een oplossing buiten het bestaande tracé lost derhalve de problemen op de Zuidelijke Ringweg niet op. Daarom is gekozen voor een variant op het bestaande tracé. Het BVA is een combinatie van de meest kansrijke varianten die uit de verkenning van alternatieven naar voren zijn gekomen. De andere alternatieven zijn in de voorfase onderzocht en omdat deze niet de gewenste oplossing boden zijn deze bij de planuitwerking niet opnieuw beschouwd, aldus de minister.

De minister stelt dat bij de uitwerking van het tracé bleek dat de parallelstructuur tot veel extra verkeer en overlast zou leiden in de woonwijken die grenzen aan de ringweg. Ook komt de bereikbaarheid van belangrijke economische functies in de stad in gevaar omdat bij de vormgeving met de parallelstructuur de routes daar naartoe langer werden. Om die reden is bij de nadere uitwerking in het tracébesluit de parallelstructuur uit het BVA grotendeels komen te vervallen, aldus de minister.

12.2. In paragraaf 1.1 van het MER wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de toelichting op het ontwerp-tracébesluit. Hierin is de historie van het tracébesluit en de besluitvorming over de alternatieven omschreven. Daarbij is verwezen naar de uitgevoerde alternatievenonderzoeken. Hieruit blijkt dat in fase 1 van de aanpak van de Zuidelijke Ringweg in het kader van het MER voor het tracébesluit Langmanmaatregelen onderzoek is verricht naar alternatieven. Daarin is een versie van de Zuidtangent aangemerkt als het beste alternatief voor de bereikbaarheid van de agglomeratie Groningen en voor de doorstroming op de A7. In de toelichting op dat tracébesluit staat dat de besluitvorming over dit tracé op basis

van een zorgvuldige afweging in fase 2 zal geschieden en pas zal plaatsvinden in 2007. In 2007 is onderzoek naar alternatieven uitgevoerd dat is neergelegd in het rapport "Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2" (hierna: de Verkenning). Hierin is het bestaande tracé als uitgangspunt genomen en zijn de omleidingsvarianten, waaronder de Zuidtangent buiten beschouwing gelaten. De oplossingsrichting in dit rapport is een parallelstructuur waarbij het stedelijk netwerk wordt gescheiden van het hoofdnetwerk. Op 3 september 2009 is het rapport "Verlengde Verkenning" (hierna: de Verlengde Verkenning) uitgebracht waarin vijf varianten op het bestaande netwerk zijn onderzocht en één variant van de Zuidtangent, met drie subvarianten. Twee varianten die uitgaan van het bestaande tracé zijn als voorkeur gepresenteerd, het betreft een weg op palen en een parallelstructuur. Deze varianten zouden volgens de Verlengde Verkenning de verkeersproblemen op de Zuidelijke Ringweg voldoende oplossen. Op 10 november 2009 hebben de minister van Verkeer en Waterstaat, het college van gedeputeerde staten van Groningen en de gemeente Groningen het BVA vastgesteld in een bestuursovereenkomst. Het BVA gaat uit van een parallelstructuur.

12.3. Zoals onder 11.3 is overwogen kon de minister afzien van een afweging van alternatieven in het MER, maar ingevolge artikel 1.11, tweede lid, van de Chw bevat het MER een schets van de voornaamste alternatieven die zijn onderzocht en van de mogelijke gevolgen voor het milieu daarvan, met een motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven, indien door degene die de betreffende activiteit wil ondernemen, ten behoeve van de voorbereiding van het besluit waarvoor een milieueffectrapport wordt gemaakt, onderzoek is verricht naar de gevolgen voor het milieu die alternatieven van de voorgenomen activiteit kunnen hebben.

In hetgeen [appellant sub 1], [appellant sub 7] en anderen, VvE Vondellaan 186-312, Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 14] hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister met de verwijzing in het MER naar de beschrijving van de alternatievenafweging in hoofdstuk 2 van de toelichting op het ontwerp-tracébesluit niet heeft voldaan aan artikel 1.11, tweede lid, van de Chw.

12.4. De minister dient bij de keuze van het tracé een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het tracébesluit. Daarbij heeft de minister beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van de onderzochte alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen.

In de verschillende verkenningen voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit zijn meerdere alternatieven onderzocht, waaronder varianten van de Zuidtangent. De Zuidtangent is onvoldoende probleemoplossend geacht. Uit de verkenningen is het BVA naar voren gekomen, dat uitgaat van een volledige parallelstructuur. In het tracé dat in het MER is onderzocht is geen volledige parallelstructuur opgenomen, maar een beperkte parallelweg van de Brailleweg tot de Hereweg. In de toelichting op het tracébesluit is aangegeven dat het MER en het tracébesluit uitgaan van een uitgewerkt en geoptimaliseerd ontwerp waarbij de parallelstructuur geïntegreerd wordt met [locatie 6] om het ruimtebeslag van de weg in de stad te beperken.

In hetgeen [appellant sub 1], [appellant sub 7] en anderen, VvE Vondellaan 186-312, Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 14] hebben aangevoerd ziet de Afdeling gelet op de uitgevoerde verkenningen en de beoordeling in het MER geen aanleiding voor het oordeel dat de minister de belangen bij de keuze voor het tracé onzorgvuldig heeft afgewogen. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de minister bij deze belangenafweging geen gewicht heeft mogen toekennen aan de verhouding tussen de aanlegkosten en het beschikbare budget.

13. [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat het MER en het onderzoek naar effecten zich ten onrechte beperkt tot het plangebied en zich niet uitstrekt tot de omliggende wijken.

13.1. In het MER is voor verschillende onderzoeken het studiegebied weergegeven. Dit studiegebied beperkt zich niet tot de grenzen van het plangebied. Bij het reistijdenonderzoek zijn de aangrenzende delen van de Oostelijke, Westelijke en Noordelijke Ringweg, de A28 en de A7 meegenomen, bij de beoordeling van de verhouding van de voertuigverlieskilometers tussen het hoofdwegennetwerk en het onderliggende wegennetwerk en bij de berekening van de voertuigverliesuren is het wegennet in de hele gemeente Groningen en een deel van het wegennet in de gemeenten rondom Groningen meegenomen. Het

invloedsgebied voor het beoordelen van het aantal geregistreerde ongevallen omvat het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet van de hele stad Groningen. Voor geluid en luchtkwaliteit wordt de omvang van het studiegebied bepaald door de toepasselijke wetgeving.

Nu de onderzoeken zich dus niet beperken tot het tracégebied mist het betoog feitelijke grondslag. Het betoog van [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen faalt.

14. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat ten onrechte niet alle reeds bekende relevante ruimtelijke en infrastructurele projecten met mogelijke gevolgen voor het project zijn beschouwd. Ter zitting is desgevraagd toegelicht dat hiermee de gevolgen van de Helperzoomtunnel en de sluiting van de spoorwegovergang Esperantostraat worden bedoeld. De gehanteerde verkeerscijfer gaan volgens hen ten onrechte alleen in de projectsituatie uit van de sluiting van de spoorwegovergang in de Esperantostraat en de aanleg van de Helperzoomtunnel, maar niet in de referentiesituatie, terwijl ook in de referentiesituatie sprake zou zijn van sluiting van de overgang bij de Esperantostraat en aanleg van de Helperzoomtunnel.

14.1. De minister verwijst naar pagina 14 van het MER waarin staat dat in de projectsituatie is uitgegaan van de Helperzoomtunnel en een gesloten spoorwegovergang Esperantostraat omdat dat ook als ontwerpuitgangspunt voor het tracé is genomen. In de referentiesituatie is er voor gekozen om de spoorwegovergang als geopend mee te nemen en de Helperzoomtunnel niet mee te nemen. In beide situaties is er derhalve sprake van één verbinding over of onder het spoor, aldus de minister. Dit geeft zowel in de projectsituatie als de referentiesituatie een reëel beeld, aldus de minister.

14.2. De Afdeling ziet in hetgeen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat geen rekening is gehouden met de Helperzoomtunnel en de sluiting van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat. En evenmin voor het oordeel dat de minister zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat het model in de referentiesituatie een reëel beeld geeft van de toekomstige verkeersstromen indien het tracébesluit niet wordt uitgevoerd. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben geen andere concrete projecten genoemd die ontbreken. Het betoog van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen faalt.

15. [appellant sub 1] betoogt dat de alternatieven ten aanzien van de Verbindingsweg tussen de Hereweg en het knooppunt Julianaplein onvoldoende zijn beschouwd. De Verbindingsweg zal gebruikt worden door de medewerkers van de nabijgelegen kantoren zoals DUO, de Belastingdienst en de Sociale Dienst en de verkeersintensiteit zal toenemen tot 12.000 auto's per dag. Hij betoogt dat het behoud van de af- en toerit op de ringweg vanaf de Hereweg een betere en minder belastende oplossing is en de verbindingsweg overbodig zou maken. Ten onrechte is een variant met de verbindingsweg aan de kant van de Papiermolen niet onderzocht, aldus [appellant sub 1].

15.1. De minister stelt dat een directe aansluiting vanaf de Hereweg vanwege de verdiepte ligging niet mogelijk is. Een verbindingsweg langs de Papiermolenlaan is niet mogelijk omdat daar geen ruimte voor is door de begraafplaats, het zwembad en de woning aan de Papiermolenlaan. Ook zijn er verkeerskundige belemmeringen voor een verbindingsweg aan de zijde van de Papiermolenlaan, aldus de minister.

15.2. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 1] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat vanwege de verdiepte ligging het behouden van de af-en toerit vanaf de Hereweg niet mogelijk is. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 1] heeft aangevoerd voorts geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat vanwege de aanwezige bebouwing en verkeerskundige belemmeringen een verbindingsweg aan de zijde van de Papiermolenlaan geen redelijk alternatief is. Het betoog van [appellant sub 1] faalt.

Zorgvuldige voorbereiding: Evaluatie tracébesluit Langmanmaatregelen

16. [appellant sub 7] en anderen, Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 14] betogen dat ten onrechte geen evaluatie van het tracébesluit Langmanmaatregelen heeft plaatsgevonden. Uit deze evaluatie had kunnen blijken dat een aantal maatregelen niet of anders had moeten worden uitgevoerd. Het tracébesluit hangt nauw samen met het tracébesluit Langmanmaatregelen. Door de evaluatie van die maatregelen niet af te wachten is het besluit onzorgvuldig voorbereid, aldus [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen.

16.1. De minister stelt dat een alomvattende evaluatie van het tracébesluit Langmanmaatregelen inderdaad nog niet heeft plaatsgevonden. De minister heeft gelet op de wens de bereikbaarheid van Groningen en de doorstroming op het wegennet rond Groningen voortvarend aan te pakken besloten deze evaluatie niet af te wachten. Wel zijn drie verkeerskundige evaluaties uitgevoerd, waaruit voorstellen zijn voortgekomen die reeds uitgevoerd zijn of in procedure zijn. Uit de voorlopige evaluaties blijkt dat de effecten van het tracébesluit Langmanmaatregelen niet voldoende zijn om het verkeer nu en in de toekomst goed te kunnen verwerken, aldus de minister.

16.2. Aan het tracébesluit ligt het MER ten grondslag. In dit MER zijn de problemen met betrekking tot de bereikbaarheid, verkeersproblemen en de ruimtelijke inpassing beschreven en zijn de effecten met betrekking tot het verbeteren van de bereikbaarheid, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de negatieve impact van de zuidelijke ringweg op de ruimtelijke kwaliteit onderzocht. Daarbij zijn de effecten van het tracébesluit Langmanmaatregelen meegenomen. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de minister de algehele evaluatie van de effecten van het tracébesluit Langmanmaatregelen had moeten afwachten alvorens over te gaan tot de vaststelling van het tracébesluit. De betogen van [appellant sub 7] en anderen, Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 14] falen.

Zorgvuldige voorbereiding: advies Adviescommissie Verkeer en Vervoer

17. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat het advies inzake Zuidelijke Ringweg van de adviescommissie Verkeer en Vervoer van 8 juni 2009 niet is meegewogen in de besluitvorming, hetgeen getuigt van een onzorgvuldige besluitvorming.

17.1. De minister stelt dat het advies van de verkeerscommissie van 8 juni 2009 is meegewogen bij het vaststellen van het BVA. Bij deze keuze was ook het gemeentebestuur betrokken.

17.2. De Afdeling overweegt dat de minister niet is gebonden aan het advies van een gemeentelijke verkeerscommissie. Het advies is bij het overleg met de gemeente over de vaststelling van het BVA betrokken. Het betoog van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen faalt.

Nut en noodzaak, maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA)

MKBA

18. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de bij de Verkenning Alternatieven Zuidelijke Ringweg uitgevoerde maatschappelijke kosten-baten-analyse in juli 2006 (hierna: MKBA Verkenning 2006) en de door Ecorys in het kader van de beoordeling van alternatieven voor de besteding van de gelden voor de Zuiderzeelijn uitgevoerde kosten-baten-analyse in oktober 2006 (hierna: KBA Ecorys 2006) niet voldoen als onderbouwing van het tracébesluit. Uit de KBA Ecorys 2006 blijkt volgens hen dat de maatschappelijke opbrengst kleiner is dan de investeringskosten. Zij stellen voorts dat de onderzoeken verouderd zijn en de invoergegevens niet correct zijn. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de beide KBA's uit 2006 niet voldoen aan de Spelregels van het MIRT (hierna: Spelregels MIRT), de Leidraad OEI (2000) en de aanvulling op de Leidraad OEI (2004) (hierna samen: Leidraad OEI). Evenmin is voldaan aan de eisen voor een MKBA, zoals geformuleerd in de Werkwijzer OEI bij MIT-planstudies uit januari 2008 (hierna: Werkwijzer OEI), aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. Zij stellen dat de vier beslismomenten die in de Spelregels MIRT worden onderscheiden en de inhoudelijke eisen die gesteld worden aan de verschillende fasen in de KBA's uit 2006 en in het tracébesluit niet zijn terug te vinden. In de KBA's uit 2006 is volgens hen, in strijd met de Spelregels MIRT, geen duidelijk gemotiveerde keuze voor de voorkeursoplossing en een verantwoording van de inhoudelijke keuzes gegeven. Ook is daarin geen referentiealternatief in beschouwing genomen, waardoor de alternatieven niet vergeleken konden worden met deze referentie. Het inzicht in het maatschappelijk en politiek draagvlak voor de alternatieven is in de KBA's uit 2006 volgens hen niet gewogen omdat geen alternatieven zijn beschouwd. Ook is geen onderbouwing van nut en noodzaak door middel van een MKBA conform de Leidraad OEI gemaakt en ontbreekt een second opinion, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. Ten slotte ontbreekt in de KBA's uit 2006 volgens hen de beschrijving van de gevolgde participatieaanpak op hoofdlijnen.

Voorts betogen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen dat in de MKBA Verkenning 2006 en de KBA Ecorys 2006 varianten zijn onderzocht die sterk afwijken van de variant in het tracébesluit. Onder andere is de parallelstructuur niet langer gehandhaafd. Hierdoor is volgens hen in het vastgestelde tracé de belasting van het onderliggend wegennet groter. Ook is de snelheid in het tracébesluit 80 km/u en in de onderzochte variant 100 km/u. Dit leidt tot lagere baten wat betreft de verkeerskundige effecten, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen.

18.1. Het doel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (hierna: MIRT) is het verbeteren van de samenhang en afstemming van investeringen in ruimtelijke projecten. Het doel van de Spelregels MIRT is het beschrijven van de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage. De vier in de Spelregels MIRT omschreven beslismenten zien op het opnemen van de opgave in het MIRT. De Spelregels MIRT en de toepassing van de Leidraad OEI op grond van deze Spelregels MIRT zien derhalve op de beslissing van het rijk om te investeren in ruimtelijke projecten. Het MIRT-projectenboek maakt onderdeel uit van de jaarlijkse begroting van het Infrastructuurfonds.

In de Spelregels MIRT zijn vier beslismenten onderscheiden. Dit zijn de startbeslissing, de voorkeursbeslissing, de projectbeslissing en de opleveringsbeslissing. Per beslisment moet worden voldaan aan een bijbehorend informatieprofiel. De projectbeslissing en de voorbereiding daarvan, de planuitwerkingsfase, vallen samen en verlopen volgens de wettelijk voorgeschreven procedure voor het tracébesluit. De wettelijk voorgeschreven procedure voor het tracébesluit vereist niet dat het tracébesluit een omschrijving van de besluitvorming over de investeringsbeslissing ten aanzien van MIRT-projecten bevat. De startbeslissing en de voorkeursbeslissing vinden plaats voorafgaand aan de procedure uit de Tracéwet.

Het betoog van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen richt zich met name tegen de KBA Verkenning 2006 en de MKBA Ecorys 2006. Deze rapporten maken onderdeel uit van de fase uit de Spelregels MIRT die leidt tot de voorkeursbeslissing. In november 2007 hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de lokale overheden de "Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen, 2e fase, Afronding regionale verkenning volgens het MIT spelregelkader" (hierna: MKBA Afronding Verkenning 2007) uitgebracht die mede ten grondslag ligt aan de Verlengde verkenning van september 2009. Uit de MKBA Afronding Verkenning 2007 blijkt dat deze is opgesteld omdat ook de minister van mening was dat de MKBA Verkenning 2006 niet voldeed aan de Spelregels MIRT en het rapport zodanig moest worden aangepast dat dat wel het geval zou zijn. De voorkeursbeslissing is mede gebaseerd op de MKBA Afronding Verkenning 2007.

Daargelaten of het niet voldoen aan Leidraad OEI, de Spelregels MIRT en de Werkwijzer OEI bij de voorkeursbeslissing gevolgen kan hebben voor het tracébesluit, stelt de Afdeling vast dat de minister de voorkeursbeslissing heeft gebaseerd op de MKBA Afronding Verkenning 2007 en de Verlengde Verkenning uit 2009, zodat de bezwaren tegen de eerdere KBA's uit 2006 reeds daarom niet kunnen leiden tot aantasting van de voorkeursbeslissing. De Afdeling ziet daarom aanleiding om het betoog dat de KBA's uit 2006 niet voldoen aan de Leidraad OEI, de Spelregels MIRT en de Werkwijzer OEI buiten beschouwing te laten.

Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben geen argumenten aangevoerd die ertoe strekken dat de MKBA Afronding Verkenning 2007 niet voldoet aan de leidraad OEI, de Spelregels MIRT en de Werkwijzer OEI. De MKBA Afronding Verkenning 2007 voldoet volgens Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen niet omdat deze van een volledige parallelstructuur uitgaat en in het tracébesluit deze parallelstructuur is verlaten. In de Spelregels MIRT staat dat indien er in de planuitwerkingsfase afwijkingen ontstaan ten opzichte van de in de voorkeursbeslissing aangegeven scope, marges en randvoorwaarden, het project in voorkomende gevallen terug kan worden verwezen naar de verkenningsfase of anderszins worden aangepast. Dit kan worden besloten tijdens een bestuurlijk overleg. Eventueel kan dan de bestuursovereenkomst met daarin opgenomen de voorkeursbeslissing worden gewijzigd. De minister heeft in de aanpassingen van de voorkeursvariant in de procedure van het tracébesluit geen aanleiding gezien om terug te komen op de voorkeursbeslissing en terug te gaan naar de verkenningsfase. Daarmee is de financiering vanuit het rijk in beginsel een gegeven. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben geen aanknopingspunten geboden op grond waarvan twijfel bestaat over het in stand blijven van de plaatsing in het MIRT-projectenboek en de financiering vanuit het Rijk. De betogen van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen falen.

18.2. Voor zover [appellant sub 14] betoogt dat een MKBA ontbreekt, faalt dit betoog gelet op de MKBA Afronding Verkenning 2007.

Nut en noodzaak tracébesluit

18.3. [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen voorts dat nut en noodzaak van het tracébesluit onvoldoende zijn onderbouwd. Het project heeft een negatieve maatschappelijke bate, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. In de beoordeling van nut en noodzaak is geen rekening gehouden met de thans verwachte lagere verkeersgroei. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen wijzen er op dat uit een vergelijking tussen de verkeersintensiteiten op het tracé in 2014, volgens het akoestisch onderzoek, deelrapport Specifiek, bijlage D3 bij de toelichting op het tracébesluit (hierna: deelrapport Geluid, specifiek), telcijfers uit 2010 en de verkeersintensiteiten in 2030, volgens het NRM 2014, blijkt dat de verkeersintensiteiten grotendeels gelijk blijven. De prognose uit 2004 dat de verkeersintensiteit zou toenemen, is dus gewijzigd. Hierdoor komt de grondslag voor nut en noodzaak aan het besluit te ontvallen, aldus [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen.

18.4. De doelstelling van het tracébesluit is het verbeteren van de bereikbaarheid, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het verminderen van de negatieve invloed van de Zuidelijke Ringweg op de ruimtelijke kwaliteit.

Deze doelstelling vloeit voort uit de in het tracébesluit beschreven probleemanalyse. In de probleemanalyse staat dat de verwachte toenemende verkeersdruk ervoor zorgt dat de Zuidelijke Ringweg van de aansluiting Hoogkerk tot de aansluiting Europaweg capaciteit tekort zal komen. Daardoor zullen met name problemen gaan optreden op het Julianaplein en tussen het Julianaplein en de aansluiting Europaweg. De probleemanalyse vermeldt tevens dat het Julianaplein ook in de huidige situatie zorgt voor filevorming en vertraging op [locatie 6] en de A28 voor Groningen en dat het Julianaplein gedurende de spitsuren het verkeersaanbod niet zonder vertraging kan verwerken. Het gevolg is dat het verkeer, afhankelijk van variaties in de drukte, op [locatie 6]-west altijd wel ergens ter hoogte van Hoogkerk of het Stadspark moet aansluiten in de wachtrij. In de probleemanalyse staan daarnaast als probleem en aanleiding voor het tracébesluit vermeld: de barrièrewerking en de visuele hinder van de Zuidelijke Ringweg en de verkeersveiligheid die negatief beïnvloed wordt door de gelijkvloerse kruispunten, de vele toe- en afritten en de brugopeningen bij het Noord-Willemskanaal en het Winschoterdiep.

Ook de huidige verkeersintensiteit levert reeds problemen op voor de verkeersafwikkeling. Dit is mede gelegen in de gelijkvloerse kruising van het Julianaplein en de vele aansluitingen. De aanleiding voor het tracébesluit is daarnaast gelegen in het verbeteren van de ruimtelijke inpasbaarheid en de verkeersveiligheid. Gelet op het voorgaande heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling op het standpunt kunnen stellen dat het wijzigen van de prognoses voor de verkeersintensiteit er niet toe leidt dat de aanpassingen in het tracé niet langer noodzakelijk zijn. De betogen van [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen falen.

Verkeer

Verkeersonderzoek

19. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat onvoldoende is toegelicht welke concrete uitgangspunten zijn gebruikt voor het verkeersonderzoek en dat slechts in algemene zin op de gebruikte modellen is ingegaan.

Voorts betogen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen dat het percentage lichte motorvoertuigen, vrachtauto's en bussen op de ringweg ongeloofwaardig is. Daartoe voeren zij aan dat uit bijlage 4 en 5 van het deelrapport Lucht, bijlage 4 bij het MER (hierna: deelrapport Lucht) blijkt dat het percentage vrachtverkeer tussen 1999 en 2014 niet is gestegen. Volgens hen is dat onjuist. Daarnaast wijzen zij er op dat de percentages voor vrachtverkeer voor de geluidberekeningen afwijken van die voor de berekening van de luchtkwaliteit. Voor luchtkwaliteit wordt gerekend met 0% voor bussen, terwijl wel bussen op de ringweg rijden. De voorspellingen van de hoeveelheid verkeer in 2014 op grond van de gehanteerde modellen wijken op bepaalde wegvakken, waaronder de Waterloolaan en de Wicherstraat tot wel een factor

10 af van de door hen getelde aantallen, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. Zij betogen voorts dat voor dezelfde straten verschillende verkeersaantallen worden gebruikt bij de onderzoeken naar geluid en de onderzoeken naar verkeersveiligheid.

19.1. De minister stelt dat de sociaaleconomische gegevens voor het Nederlands Regionaal Model (hierna: NRM) en het GroningenPlus model zijn afgeleid van het Global Economy scenario van het Centraal Planbureau. Het gehanteerde verkeersmodel is vergeleken met telgegevens. Daaruit is gebleken dat het model de huidige verkeersgegevens correct voorspelt. Voor de berekening is gerekend met het hoogst mogelijke economische groeiscenario om een optimale bescherming tegen de nadelige effecten te bereiken. In het onderzoek naar de verkeersveiligheid zijn alleen de verkeersgegevens uit het NRM gebruikt, zowel voor het hoofdwegennet als voor het onderliggende wegennet waardoor de verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan dit onderzoek afwijken van de andere onderzoeken. Ter zitting heeft de minister toegelicht dat in het onderzoek naar verkeersveiligheid het onderliggend wegennet en het hoofdwegennet deels samen zijn genomen en tevens is daar niet alleen naar het stedelijk onderliggend wegennet gekeken, maar ook naar het gehele onderliggende wegennet. Hierdoor zijn de verkeerscijfers uit dit onderzoek niet één op één te vergelijken met de andere onderzoeken, aldus de minister. De minister betoogt dat in het luchtkwaliteitsonderzoek de bussen onder de categorie vrachtverkeer vallen.

19.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in de uitspraak van 3 december 2008, in zaak nr. [200703693/1](#) geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model, zoals het NRM, wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid.

19.3. In het deskundigenbericht staat dat afhankelijk van het doel van het onderzoek (geluid, lucht, verkeersveiligheid) gebruik is gemaakt van het in 2013 herijkte GroningenPlus model uit 2012 of het NRM uit 2011. Dit verklaart ook het verschil in intensiteiten in de verschillende onderzoeken, aldus het deskundigenbericht. De brongegevens voor het GroningenPlus model zijn waar mogelijk afgestemd met de gegevens uit het NRM. In de Verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB, bijlage H, bij de toelichting van het tracébesluit (hierna: de Verschillenrapportage) zijn de resultaten van de verschillende onderzoeken herberekend met het NRM uit 2014.

19.4. In de onderzoeken naar geluid, verkeersveiligheid en geluid is gebruik gemaakt van verschillende bronbestanden en zijn verschillende onderzoeksgebieden en definities voor onderdelen van het wegennet gehanteerd. In het deskundigenbericht staat dat dit de door Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen geconstateerde verschillen verklaart. In hetgeen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat deze verschillen er toe leiden dat de verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de onderzoeken onjuist zijn of niet zorgvuldig tot stand zijn gekomen en dat daardoor de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. De betogen van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen falen.

Beoordeling verkeer in het MER

20. [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat onvoldoende is onderzocht welke effecten het tracébesluit heeft op de verkeersafwikkeling in het plangebied, het aangrenzende gebied en op de verder gelegen woonwijken. Het tracébesluit lost de knelpunten op het wegennet rondom het tracé niet of onvoldoende op. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig. Hoewel deze knelpunten buiten het tracé vallen, had de minister moeten afwegen of deze opgelost kunnen worden, aldus [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. Door de afnemende functie van de ringweg voor het stadsverkeer en het ontbreken van een parallelstructuur zal het verkeer in de omliggende wijken en gebieden toenemen en zal de bereikbaarheid van de binnenstad, het UMCG, het station en de omliggende wijken verslechteren, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 13]. Het standpunt van de minister dat de doorstroming op het onderliggende wegennetwerk niet wijzigt als gevolg van het plan is onvoldoende onderbouwd, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. Ten onrechte is gekeken naar de effecten voor de stad als geheel en zijn positieve en negatieve effecten in verschillende delen tegen elkaar weggestreept terwijl die gedeelten niet te vergelijken zijn. [appellant sub 5] betoogt dat als gevolg van het afsluiten van bijna alle op- en afritten het verkeer in de omliggende wijken explosief zal toenemen onder andere door sluisverkeer en dat de

bereikbaarheid slechter zal worden en de verkeersveiligheid af zal nemen. [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 13] betogen dat de Waterloolaan, de Oosterpoort en andere aangrenzende gebieden slecht bereikbaar zullen worden.

Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de beoordeling van de effecten op het verkeer tegenstrijdig is. In het MER is het effect op de voertuigverliesuren op het regionaal en stedelijk wegennet positief beoordeeld, terwijl het aspect "daling/stijging aantal wegvakken/kruispunten onderliggend wegennet met weinig/geen restcapaciteit" (hierna: restcapaciteit OWN) neutraal is beoordeeld. Volgens Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen kunnen deze conclusies niet samengaan en zijn ze tegenstrijdig omdat een daling van de restcapaciteit OWN tot meer voertuigverliesuren zou moeten leiden. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen voorts dat in de Verschillenrapportage tegenstrijdigheden staan. In de Verschillenrapportage staat dat door aanpassingen in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp de doorstroming wordt verbeterd door het oplossen van een aantal knelpunten. Dit leidt tot een positieve beoordeling wat betreft het aspect restcapaciteit OWN. Dit strookt volgens hen niet met het feit dat uit de Verschillenrapportage blijkt dat het aantal voertuigverliesuren voor het onderliggende wegennet ten opzichte van het ontwerpbesluit is toegenomen.

Voorts betogen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen dat bij de analyse van de reistijdverbetering alleen de langere trajecten zijn beschouwd, terwijl ook de lokale bereikbaarheid een doelstelling van het project is. Het onderzoek van de lokale trajecten is misleidend nu het drukker worden van bepaalde trajecten wordt weggestreept tegen het rustiger worden van andere trajecten. Voorts betogen zij dat ten onrechte bij de reistijdverbetering al rekening is gehouden met de Helperzoomtunnel.

20.1. De minister stelt dat het project niet als doel heeft de knelpunten buiten het tracégebied op te lossen, maar dat uit het MER blijkt dat deze knelpunten niet in ernst toenemen. Op p. 44 en 45 van de toelichting op het tracébesluit staat dat enkele knelpunten die in het ontwerpbesluit in het onderliggende wegennet zijn geconstateerd bij het tracébesluit zijn opgelost of teruggebracht naar de referentiesituatie. De minister stelt dat uit de tabellen 2.5 en 2.6 van de Verschillenrapportage blijkt dat het aantal voertuigkilometers op het hoofdwegennet toeneemt en op het onderliggende wegennet afneemt, hetgeen betekent dat de belasting van het onderliggend wegennet afneemt. Daarnaast blijkt uit tabel 2.7 en 2.8 van de Verschillenrapportage dat op zowel de Zuidelijke Ringweg als het onderliggend wegennet het aantal voertuigverliesuren afneemt, hetgeen wijst op een verbeterde doorstroming. Het project heeft dus een positief effect op de verdeling van de voertuigkilometers over het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet en leidt op beide tot een afname van de verliestijd, aldus de minister. In het verkeersmodel is rekening gehouden met sluipverkeer als gevolg van opstoppingen, aldus de minister.

De minister stelt dat ook voor lokale trajecten de reistijdverbetering is onderzocht. De minister verwijst naar tabel 2.4 in de Verschillenrapportage waarin de gevolgen voor de reistijd op het lokale onderliggende wegennet staan. Grotendeels verbetert deze of blijft gelijk. Alleen voor de A28 tussen de N34 en het Julianaplein treedt een verlenging van de reistijd op. Dit komt door de verlaging van de maximumsnelheid van 100 km/uur naar 80 km/uur en een iets langer tracé door het verdwijnen van het gelijkvloerse kruispunt op het Julianaplein en doordat het knelpunt bij Haren, Groningen-Zuid niet wordt opgelost. Ook is onderzoek gedaan naar de verkeersintensiteit op het onderliggende wegennet. Deze is weergegeven in tabel 2.2. van de Verschillenrapportage. Op sommige wegen wordt het drukker en op andere wegen wordt het rustiger. Voor zover de straten nu nog niet ingericht zijn voor de toename van de drukte, zijn inrichtingsplannen gemaakt om de wegen hier op aan te passen, aldus de minister.

20.2. In het MER zijn in het kader van de beoordeling van de "effecten op regionaal en stedelijk wegennet" de voertuigverliesuren op verschillende trajecten bepaald. Uit figuur 2.2 van het MER blijkt dat het studiegebied voor de effecten op het regionaal en stedelijk netwerk het wegennet in de gemeente Groningen en wegen in de aansluitende gemeenten omvat. Het effect op de voertuigverliesuren is positief beoordeeld.

Uit figuur 2.4 en tabel 2.5 van het MER blijkt dat voor de beoordeling van het "gebruik van het onderliggend wegennet" voor het aspect restcapaciteit OWN gekeken is naar de veranderingen in verkeersintensiteit op wegen van het onderliggende wegennet direct rondom het tracé en dat beoordeeld is of nog restcapaciteit

resteert op die wegen. Dit effect is neutraal beoordeeld. Vanwege aanpassingen in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerpbesluit waarmee enkele knelpunten zijn opgelost is het effect in de Verschillenrapportage positief aangemerkt.

De betogen van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen, die gegrond zijn op een vergelijking en op een verband tussen de conclusies ten aanzien van de restcapaciteit OWN en de voertuigverliesuren kunnen niet slagen, reeds omdat de studiegebieden voor de beoordeling van de restcapaciteit OWN en voor de beoordeling van de voertuigverliesuren op het regionaal en stedelijk wegennet niet gelijk zijn. Daargelaten de vraag of een direct verband tussen het effect op de restcapaciteit OWN en het effect op het aantal voertuigverliesuren bij een gelijk studiegebied wel gelegd kan worden, nu ook andere factoren van invloed zijn op de voertuigverliesuren dan enkel de restcapaciteit van wegvakken en kruispunten.

Wat betreft de reistijdverbetering blijkt uit het MER dat de reistijd is berekend voor langere trajecten, maar tevens voor lokale trajecten, namelijk de ringweg van Groningen en de invalswegen. In hetgeen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op de resultaten van de onderzoeken naar de effecten op het verkeer uit het MER heeft mogen baseren. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben geen aanknopingspunten gegeven voor het oordeel dat deze resultaten en de achterliggende onderzoeken onjuist zijn of anderszins gebreken vertonen. In de onderzoeken is ook de bereikbaarheid en doorstroming in het lokale onderliggende wegennet meegenomen. De Afdeling ziet gelet op deze onderzoeken geen aanleiding voor het oordeel dat de effecten op het onderliggende wegennet niet voldoende onderzocht zijn en evenmin voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op grond van deze onderzoeken op het standpunt heeft kunnen stellen dat de verkeersintensiteit op het onderliggende wegennet niet zodanig toeneemt dat dit tot een onaanvaardbare situatie leidt. De Afdeling ziet voorts geen aanleiding voor het oordeel dat de minister in de projectsituatie de realisatie van de Helperzoomtunnel niet mee had mogen nemen, nu hiervoor tegelijk met het tracébesluit een omgevingsvergunning is verleend en dit derhalve een concrete ontwikkeling betreft die meegenomen moet worden.

De betogen van [appellant sub 5], [appellant sub 7] en anderen, Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 13] falen.

Verkeersveiligheid

21. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat ten onrechte niet aan de uit de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (hierna: de Wbr) voortvloeiende verplichtingen is voldaan doordat de op grond van artikel 11c, eerste lid van de Wbr voorgeschreven verkeersveiligheidseffectbeoordeling en verkeersveiligheidsaudit niet hebben plaatsgevonden. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen stellen dat, voor zover de Wbr niet van toepassing is op dit besluit, zij zich op richtlijn nr. 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB 2008 L 319) (hierna: de richtlijn) beroepen waar dezelfde verplichtingen in staan.

21.1. Ingevolge artikel 11b, eerste lid, van de Wbr is hoofdstuk 2 van die wet van toepassing op wegen die deel uitmaken van het bij ministeriële regeling aan te wijzen wegennet als bedoeld in de richtlijn en die in beheer zijn bij het Rijk of die, in afwijking van artikel 1, in beheer zijn bij een ander dan het Rijk.

Ingevolge het tweede lid is in afwijking van het eerste lid dit hoofdstuk niet van toepassing op:

(...)

c. projecten waarvoor [lees: uiterlijk] op 19 december 2010 een aanvangsbeslissing [lees: startbeslissing] als bedoeld in artikel 2 van de Tracéwet is vastgesteld.

Ingevolge artikel 11c voert de wegbeheerder in een bij ministeriële regeling aan te wijzen fase van de voorbereiding van een infrastructuurproject:

a. een verkeersveiligheidseffectbeoordeling uit, en

b. verkeersveiligheidsaudits uit, waarvan de bevindingen in een verslag worden vastgelegd.

Ingevolge artikel 1, eerste lid, gelezen in verbinding met artikel 2, eerste lid, van de Tracéwet wordt in deze wet verstaan onder startbeslissing: de door de minister genomen beslissing om een verkenning uit te voeren naar een mogelijk bestaand of toekomstig probleem op of door het ontbreken van een hoofdweg, een landelijke spoorweg of een hoofdvaarweg.

21.2. De startbeslissing is genomen op 18 december 2009. Hoofdstuk 2 van de Wbr is op grond van artikel 11b van de Wbr dus niet van toepassing.

21.3. Hoofdstuk 2 van de Wbr betreft de omzetting van de richtlijn. Ingevolge artikel 14 van de richtlijn doen de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 19 december 2010 aan deze richtlijn te voldoen.

21.4. Zoals de Afdeling hiervoor onder 8.2 heeft overwogen kan de vraag naar de rechtstreekse werking van de bepalingen van de richtlijn alleen rijzen in gevallen van incorrecte implementatie of indien de volledige toepassing van de richtlijn niet daadwerkelijk is verzekerd.

21.5. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betwisten niet dat hoofdstuk 2 van de Wbr inhoudelijk een correcte omzetting van de richtlijn is. De Afdeling begrijpt het betoog aldus dat nu het overgangsrecht in dit geval als gevolg kan hebben dat de Wbr niet van toepassing is op ontwerpbesluiten en tracébesluiten die na de omzettingstermijn van de richtlijn zijn genomen de Wbr wat betreft het overgangsrecht in strijd is met de richtlijn.

21.6. Het is vaste jurisprudentie van het Hof van Justitie dat een nieuwe rechtsregel van toepassing is vanaf de inwerkingtreding van de handeling waarbij hij is ingevoerd, en dat een dergelijke regel weliswaar niet van toepassing is op rechtssituaties die zijn ontstaan en definitief zijn verworven onder het oude recht, maar wel op de toekomstige gevolgen daarvan en op nieuwe rechtssituaties. Dit ligt slechts anders, onder voorbehoud van het beginsel dat rechtshandelingen geen terugwerkende kracht hebben, wanneer de nieuwe regel gepaard gaat met bijzondere bepalingen die specifiek de voorwaarden voor toepassing *ratione temporis* ervan vastleggen (Arrest van het Hof van Justitie van 26 maart 2015, C-596/13 P, *Moravia Gas Storage*, ECLI:EU:C:2015:203, punt 32)

21.7. In dit geval dateert de startbeslissing weliswaar van voor de datum waarop de richtlijn in werking is getreden maar dateren het ontwerpbesluit en het besluit van na die datum. In een dergelijk geval kan niet worden geoordeeld dat een rechtssituatie in het leven is geroepen die is ontstaan en definitief is verworven onder het oude recht, als bedoeld in de boven aangehaalde uitspraak. Hieruit volgt dat in dit geval de richtlijn, die geen bijzondere bepalingen bevat waarin specifiek de toepassing van de richtlijn in de tijd wordt geregeld, moet worden toegepast.

Artikel 11b, tweede lid, aanhef en onder c, van de Wbr zondert projecten waarvoor uiterlijk op 19 december 2010 een startbeslissing is genomen uit van hoofdstuk 2 van die wet. De bepalingen uit hoofdstuk 2 van de Wbr, waarin de richtlijn is omgezet, zijn dientengevolge niet van toepassing op een nieuwe rechtssituatie als de onderhavige. Nu de richtlijn in nieuwe rechtssituaties moet worden toegepast, is artikel 11b, tweede lid, aanhef en onder c, van de Wbr in het onderhavige geval in strijd met artikel 14 van de richtlijn waarin is bepaald dat de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden om uiterlijk 19 december 2010 aan deze richtlijn te voldoen.

21.8. Volgens vaste jurisprudentie van het Hof van Justitie is een overheidsinstantie gehouden bepalingen van nationaal recht die niet verenigbaar zijn met rechtstreeks werkende bepalingen van Unierecht buiten toepassing te laten (Arrest van het Hof van Justitie van 22 juni 1989, C-103/88, *Fratelli Costanzo*, ECLI:EU:C:1989:256, punt 33)

21.9. De minister had derhalve artikel 11b, aanhef en onder c, van de Wbr buiten toepassing moeten laten, zodat hoofdstuk 2 van de Wbr van toepassing was geweest op het bestreden besluit en hij had gevolg dienen te geven aan de verplichtingen voortvloeiend uit artikel 11c.

In het MER is de verkeersveiligheid onderzocht. Dit onderzoek is neergelegd in deelrapport Verkeersveiligheid, bijlage 1 bij het MER (hierna: deelrapport Verkeersveiligheid). In dit rapport staat dat de verplichtingen uit de Wbr niet van toepassing zijn, maar dat wel een verkeersveiligheidseffectbeoordeling is uitgevoerd die voldoet aan de richtlijn. Dit onderzoek is in het deelrapport Verkeersveiligheid neergelegd. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben niet bestreden dat dit onderzoek aan de richtlijn en de Wbr voldoet. Echter is niet gebleken dat de minister heeft voldaan aan de verplichting uit artikel 11c van de Wbr om verkeersveiligheidsaudits uit te voeren en de bevindingen daarvan in een verslag vast te leggen. Nu niet gebleken is dat hij dit heeft gedaan, is het besluit van 29 september 2014 in strijd met artikel 11c van de Wbr genomen. Het betoog van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen slaagt.

De Afdeling ziet in het belang bij een spoedige beëindiging van het geschil aanleiding de minister op de voet van artikel 8.51d van de Awb op te dragen het hiervoor genoemde gebrek te herstellen.

Gelet op het feit dat het herstel van het gebrek van invloed kan zijn op het oordeel over de betogen die zien op de (verkeers)veiligheid op de rijksweg N7/A7 en de A28 en de daarmee direct samenhangende veiligheid op het onderliggende wegennet, waaronder ook de externe veiligheid, zal de Afdeling deze betogen niet in deze tussenuitspraak beoordelen maar in de einduitspraak behandelen.

Verkeersveiligheid Vondellaan

22. VvE Vondellaan 186-312 vreest dat het karakter van de Vondellaan drastisch zal wijzigen doordat de verkeersintensiteit aanzienlijk zal toenemen. Zij vreest dat dit in de toekomst wellicht zal leiden tot verbreding van de Vondellaan ter plaatse van de Vondellaan 186-312. Het Gomarus College en [appellant sub 13] vrezen dat een verkeersonveilige situatie ontstaat op de Vondellaan nabij de schoolgebouwen van het Gomarus College.

22.1. De minister stelt dat het tracébesluit er toe leidt dat het een stuk drukker wordt op het noordelijk deel van de Vondellaan, maar dat het verkeer op de Vondellaan op een veilige wijze kan worden ingepast zonder de weg te verbreden. Hiertoe heeft het gemeentebestuur in overleg met scholen en bewoners een inrichtingsplan opgesteld waarin speciale aandacht is besteed aan fietsers en voetgangers.

22.2. Het appartementencomplex Vondellaan 186-312 ligt buiten het gebied waarop het tracébesluit betrekking heeft, aan het zuidelijke deel van de Vondellaan op enige afstand van de aansluiting van de Vondellaan op de Zuidelijke Ringweg en de A28. Tussen de aansluiting op de Zuidelijke Ringweg en de A28 en de Vondellaan 186-312 liggen een aantal kruisingen en een rotonde die aansluit op de Van Iddekingeweg. Weliswaar zal de verkeersintensiteit ter plaatse van Vondellaan 186-312 als gevolg van het tracébesluit toenemen, maar de Afdeling ziet in hetgeen VvE Vondellaan 186-312 heeft betoogd geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de capaciteit van de Vondellaan ter plaatse voldoet en deze niet hoeft te worden verbreed. In het deskundigenbericht staat dat niet op voorhand hoeft te worden gevreesd dat een adequate inrichting van het onderliggend wegennet niet te realiseren is. De Afdeling ziet in hetgeen het Gomarus College, VvE Vondellaan 186-312 en [appellant sub 13] hebben aangevoerd, mede gelet op de reeds opgestelde inrichtingsplannen, geen aanleiding dit standpunt niet te volgen. De minister heeft zich gelet op de inrichtingsplannen eveneens in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat bij het Gomarus College een verkeersveilige inrichting te realiseren is. De betogen van het Gomarus College, VvE Vondellaan 186-312 en [appellant sub 13] falen.

23. [appellant sub 7] en anderen betogen dat de gemeente bij de bouw van het gebouw van DUO heeft toegezegd dat het verkeer in de Waterloolaan met 50% zal afnemen door de verkeersafwikkeling. Ter zitting is toegelicht dat de toezegging door een ambtenaar van de gemeente is gedaan in 2007 tijdens een vergadering van de klankbordgroep over de bouw van de kantoren van DUO. Het tracébesluit leidt tot meer verkeer in de Waterloolaan. [appellant sub 7] en anderen betogen voorts dat door de inrichting voor tweerichtingsverkeer de verkeersveiligheid op de Waterloolaan verslechtert. Binnen het bestaande wegprofiel is dit niet mogelijk. Dagelijks gaan er 1.200 fietsers door de straat, dat is niet veilig te combineren met tweerichtingsverkeer, aldus [appellant sub 7] en anderen, zeker niet als dit 3.000 voertuigbewegingen per etmaal worden, zoals is berekend.

23.1. In het deskundigenbericht staat dat de Waterloolaan thans moet worden aangemerkt als een erftoegangsweg met een relatief lage verkeersdruk met een relatief hoog aandeel van het fietsverkeer. In het MER wordt uitgegaan van 1.900 motorvoertuigbewegingen (mvt) per etmaal op een weekdag in 2014. De Waterloolaan is opgenomen in het tracébesluit en in het inrichtingsplan Zuiderplantsoen. De weg wordt volgens het inrichtingsplan Zuiderplantsoen ingericht als een 30 km/u weg met tweerichtingsverkeer en verbindt de Esperantospoorwegkruising met de Hereweg. De prognose voor de verkeersintensiteit is 3.000 mvt per etmaal in 2021 en 3.400 mvt per etmaal in 2030. In het deskundigenbericht staat dat met een inrichting op basis van Duurzaam Veilig op voorhand niet behoeft te worden gevreesd dat een adequate inrichting van de Waterloolaan niet mogelijk is.

23.2. De Afdeling overweegt dat de minister niet gebonden is aan een toezegging van een ambtenaar van de gemeente. Voorts ziet de Afdeling, mede gelet op het deskundigenbericht, geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat het tracébesluit niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van de verkeersveiligheid in de Waterloolaan. Het betoog van [appellant sub 7] en anderen faalt.

Bereikbaarheid en parkeergelegenheid

Parkeergelegenheid en bereikbaarheid Gomarus College

24. Het Gomarus College betoogt dat de toegangsweg tot de gebouwen van het Gomarus College tegelijk een parkeerplaats wordt voor bewoners van de Vondellaan en de H.R. Holststraat. Het Gomarus College stelt dat in het plan de toegangsweg en bevoorradingsroute richting het gebouw aan het [locatie 4] lijkt te zijn verdwenen. Daarnaast stelt het dat onvoldoende parkeerruimte voor de school en de aanwezige gymzalen resteert en door het parkeren op de toegangsweg en de binnenruimte gevaarlijke situaties zullen ontstaan. Ter plaatse van de nu voorziene vijver langs de school kan extra parkeerruimte gerealiseerd worden, aldus het Gomarus College.

24.1. De minister stelt dat het parkeerterrein aan het Vondelpad naast het Gomarus College is bedoeld voor de bewoners van de Vondellaan als compensatie voor het verdwijnen van parkeerplaatsen aldaar. Deze parkeergelegenheid dient op een zo kort mogelijke afstand van de woningen aan de Vondellaan te worden gerealiseerd. Het Gomarus College dient volgens het parkeerbeleid van de gemeente Groningen voor het gebruik van de school te voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein. De tijdelijke parkeerplaatsen die verdwijnen waren bestemd voor bewoners en niet voor het Gomarus College. De bevoorradingsroute voor het pand aan het [locatie 4] blijft in stand, aldus de minister. Het verplaatsen van de vijver om ruimte te maken voor parkeren is te kostbaar en de parkeergelegenheid komt dan te ver van de woningen aan de Vondellaan te liggen, aldus de minister.

24.2. De parkeergelegenheid die als gevolg van het tracébesluit verdwijnt is een openbare parkeerplaats. Het beleid van de gemeente Groningen is dat de school op eigen terrein moet parkeren. De parkeerplekken die verdwijnen zijn bedoeld voor de bewoners van de Vondellaan en worden gecompenseerd in de nabijheid van de Vondellaan. De minister heeft gelet op de locatie en de kosten kunnen afzien van de door het Gomarus College gewenste aanvullende parkeerplekken ter plaatse van de vijver. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat geen parkeerplaatsen voor het Gomarus College behoeften te worden gerealiseerd. Daarbij merkt de Afdeling op dat de minister niet gehouden is met het tracébesluit een bestaand parkeerprobleem op te lossen dat niet het gevolg is van het tracébesluit. Het betoog van het Gomarus College faalt.

25. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat het Parcival College vanuit het zuiden slechter bereikbaar wordt doordat de fietstunnel onder de Zuidelijke Ringweg tussen de Maaslaan en de Papiermolenlaan vervangen wordt door een voetgangersbrug. Ten onrechte wordt deze brug als alternatieve fietsroute aangemerkt in het MER. Ook verdwijnen ongelijkvloerse kruisingen rondom het Parcival College voor kruisingen met verkeerslichten. Dit vermindert de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid voor fietsende leerlingen, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen.

25.1. De minister stelt dat geen ruimte bestaat om een fietstunnel tussen de Maaslaan en de Papiermolenlaan aan te leggen. Voor een fietsbrug is het hoogteverschil te groot. De school is daarnaast via alternatieve routes via de Brailleweg/Vondellaan of via de Hereweg ook goed te bereiken.

25.2. In het deskundigenbericht staat dat minder dan 10% van de leerlingen van het Parcival College uit westelijke en zuidwestelijke richting komt. In het deskundigenbericht zijn de bestaande routes en de gevolgen van het tracébesluit op deze routes omschreven. Het verkeer uit het zuidwesten, met name de Wijert, moet door het tracébesluit een langere afstand van 300 m afleggen.

25.3. Gelet op de geringe langere afstand van de alternatieve routes ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat de alternatieve routes vanuit het zuidwesten via de Hereweg of de Brilleweg niet zodanig veel langer zijn dat deze niet als redelijke alternatieve routes kunnen functioneren. Dat de alternatieve routes in plaats van ongelijkvloerse kruisingen, kruisingen met verkeerslichten hebben, maakt deze routes niet ongeschikt of verkeersonveilig. De minister heeft zich derhalve in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het tracébesluit niet leidt tot een zodanige aantasting van de bereikbaarheid of tot een zodanige verslechtering van de verkeersveiligheid voor fietsers naar onder andere het Parcival College dat een alternatieve fietsverbinding noodzakelijk is. Het betoog van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen faalt.

26. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat onvoldoende ruimte bestaat om het fietspad tussen de Hereweg en de locatie van het Parcival College aan de Merwedestraat 98 in te passen.

26.1. Het bestaande fietspad tussen de Hereweg en de Merwedestraat ligt buiten het tracégebied. Ter zitting heeft de minister op kaart 6 en 9 van het tracébesluit op de ondergrond aangewezen waar dit fietspad loopt. De minister heeft toegelicht dat het fietspad wordt gehandhaafd. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben niet onderbouwd waarom het fietspad volgens hen desondanks niet gehandhaafd kan worden. Het betoog van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen faalt.

27. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de parkeersituatie onder andere op de Maaslaan, Vondellaan, Waterloolaan en Goeman Borgesiuslaan verslechtert, de compensatie op te grote afstand plaatsvindt en dat op de Waterloolaan geheel geen compensatie plaatsvindt.

27.1. De minister stelt dat op de Waterloolaan geen parkeerplekken verdwijnen. Aan de Vondellaan wordt compensatie geboden voor de verdwenen parkeerplaatsen aan de straat.

27.2. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben het betoog dat parkeerplaatsen verloren gaan die niet gecompenseerd worden niet nader gespecificeerd en hebben niet aannemelijk gemaakt dat het tracébesluit leidt tot een onaanvaardbare vermindering van het aantal parkeerplaatsen. Het betoog van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen faalt.

Geluid

Toegepast rekenmodel

28. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] betogen dat in strijd met artikel 5.3 van het Reken en meetvoorschrift geluid 2012 (hierna: Rmg 2012) de berekeningen van de equivalente geluidniveaus voor het bepalen van de geluidproductieplafonds (hierna: GPP's) op de referentiepunten niet zijn uitgevoerd volgens de standaardrekenmethode 2, als bedoeld in hoofdstuk 2 van bijlage III bij het Rmg 2012, maar overeenkomstig bijlage V met het geluidrekenmodel Silence 3, versie 3.7.

28.1. Ingevolge artikel 5.3, eerste lid, van het Rmg 2012 worden de equivalente geluidniveaus ten behoeve van de berekening van de geluidproductie berekend volgens Standaardrekenmethode 2, bedoeld in hoofdstuk 2 van bijlage III bij het Rmg 2012 en in hoofdstuk 5 van bijlage IV bij het Rmg 2012, waarbij geldt dat, indien en voor zover van toepassing, tevens hoofdstuk 1 van bijlage V bij het Rmg 2012 wordt toegepast.

Ingevolge het tweede lid is onverminderd het eerste lid op de berekening van de equivalente geluidniveaus ten behoeve van de geluidproductie, bedoeld in artikel 11.45, eerste en tweede lid, van de Wet milieubeheer tevens hoofdstuk 2 van bijlage V bij het Rmg 2012 van toepassing.

De GPP's zijn met toepassing van artikel 11.45, eerste of tweede lid, vastgesteld, zodat hoofdstuk 2 van bijlage V van het Rmg 2012 van toepassing is. Het geluidrekenmodel Silence 3, versie 3.7 is het landelijke geluidmodel op basis van Bijlage V bij het Rmg 2012. Gelet daarop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het

oordeel dat voor het vaststellen van de equivalente geluidniveaus ten behoeve van de berekening van de geluidproductie op de referentiepunten geen gebruik gemaakt had mogen worden van het geluidrekenmodel Silence 3, versie 3.7.

Het betoog van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] faalt.

Invoergegevens

29. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] betogen dat niet wordt voldaan aan artikel 1.2 van het Rmg 2012, waarin staat dat de resultaten van het onderzoek moeten worden vastgelegd in een rapport dat is ingericht overeenkomstig hoofdstuk 1 van bijlage I bij het Rmg 2012. Daaraan is volgens hen niet voldaan omdat uit het rapport niet is af te leiden dat de uitgangspunten die genoemd zijn in de akoestische rapporten bij het MER daadwerkelijk zijn ingevoerd in het gehanteerde model. Ter zitting hebben zij toegelicht dat zonder de x, y, z-coördinaten van de gehanteerde modellering het voor de door hen ingeschakelde deskundige op grond van de verstrekte kaarten en gegevens niet mogelijk is het akoestisch onderzoek te controleren en te reproduceren.

29.1. In hoofdstuk 1, paragraaf 3, van bijlage I bij het Rmg 2012 zijn inhoudelijke gegevens vermeld die in een akoestisch rapport moeten zijn opgenomen. Dit betreffen:

- Een of meer kaarten en/of tekeningen op een zodanige schaal dat daarmee een duidelijk beeld wordt gegeven van bestaande en/of geprojecteerde (spoor)weggedeelten, industrieterreinen en woningen, andere al dan niet geluidsgevoelige gebouwen alsmede geluidsgevoelige terreinen dan wel geluidsgevoelige objecten, waarop het akoestisch onderzoek betrekking heeft.

- De waarneempunten.

- De situering, akoestisch relevante dimensies en de aard van de doorgerekende geluidsafschermende maatregelen, zowel op oorspronkelijk kaartmateriaal als in de vorm van de geschematiseerde computerinvoer.

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

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

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

29.2. Bij de akoestische onderzoeken is een groot aantal kaarten en gegevens verstrekt. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze kaarten en gegevens niet toereikend zijn om te voldoen aan artikel 1.2, in samenhang met hoofdstuk 1, paragraaf 3, van bijlage I bij het Rmg 2012. Het Rmg 2012 vereist niet dat de genoemde x, y, z-coördinaten bij het akoestisch onderzoek worden verstrekt.

De minister heeft ter zitting echter erkend dat de kaarten en gegevens niet voldoende informatie bevatten om het mogelijk te maken dat een deskundige het onderzoek en de in dat verband gehanteerde geometrische gegevens kan controleren en eventueel kan reproduceren. Daarvoor zijn in het bijzonder de x, y, z-coördinaten van het betrokken model vereist. De minister stelt dat het verstrekken van deze data als bijlage bij het akoestisch rapport niet gebruikelijk is en vanwege de omvang ervan ook niet wenselijk. De minister betoogt dat [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B], althans een door hen in te schakelen deskundige, een afspraak hadden kunnen maken met Rijkswaterstaat om de in het model ingevoerde gegevens te komen bekijken of deze data bij Rijkswaterstaat hadden kunnen opvragen. Deze mogelijkheid is echter niet kenbaar gemaakt in het akoestisch rapport, in de stukken bij de bekendmaking of op enige andere wijze.

De Afdeling acht het ontoereikend dat [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B], zonder dat deze mogelijkheid aan hen bekend was gemaakt, voor het kennis nemen van de gegevens, die nodig zijn om het akoestisch onderzoek te controleren, contact hadden moeten opnemen met Rijkswaterstaat. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de minister eerst tijdens de zitting op deze mogelijkheid heeft gewezen. Nu op grond van de verstrekte kaarten en gegevens het akoestisch onderzoek niet kan worden gecontroleerd en gereproduceerd,

en deze gegevens niet in het akoestisch rapport zijn opgenomen en evenmin is gewezen op de mogelijkheid deze gegevens op te vragen of in te zien, moet worden geoordeeld dat het bestreden besluit niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid. De conclusie is dat het besluit van 29 september 2014 in zoverre is genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb. De Afdeling ziet in de omvang van de geometrische gegevens geen reden voor een ander oordeel. Indien de omvang van de gegevens in de weg staat aan het verstrekken van deze gegevens als bijlage bij het rapport, dan had de minister deze gegevens ook op een andere wijze, bijvoorbeeld digitaal, beschikbaar kunnen stellen en in het rapport kunnen verwijzen naar de digitale beschikbaarheid van deze gegevens, dan wel, indien zulks op overwegende bezwaren zou stuiten, kenbaar kunnen maken dat deze gegevens zijn in te zien. Gelet op het voorgaande slaagt het betoog van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B].

Uitgangspunten akoestisch onderzoek

30. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat onjuiste uitgangspunten zijn gehanteerd voor het akoestisch onderzoek wat betreft de aanwezige asfaltsoort, de reguliere vervanging van het asfalt door geluidarm asfalt, het wegontwerp ter hoogte van de tunnel en andere hellingen. Ook is volgens hen het remgeluid niet meegenomen. [appellant sub 7] en anderen betogen dat niet duidelijk is welk asfalttype in de verdiepte ligging wordt gebruikt.

30.1. De minister stelt dat alle geluidbelasting in het akoestisch onderzoek is bepaald door berekeningen met een softwarepakket dat voldoet aan de regels van de Standaardrekenmethode 2 van het Rmg 2012, bijlage III. In deze rekenmethode wordt met een groot aantal omstandigheden die de geluidbelasting beïnvloeden rekening gehouden. Met de toegepaste optrektoeslag wordt rekening gehouden met optrekken en remmen indien een kruispunt of een andere verkeersremmende situatie aanwezig is. Met het remgeluid wordt derhalve in het model rekening gehouden.

30.2. In het deskundigenbericht staat dat in bijlage E van het deelrapport Geluid, specifiek de asfalttypen zijn weergegeven en deze correct zijn verwerkt in de geluidmodellen. Het deskundigenbericht vermeldt voorts dat het wegontwerp correct is verwerkt in het geluidmodel. Een hellingcorrectie is niet nodig omdat het hellingspercentage lager is dan 3 en het te overbruggen hoogteverschil is minder dan 6 m. Een optrekcorrectie is bij de tunnelmond niet van toepassing nu deze alleen nodig is als een obstakel de gemiddelde snelheid van een voertuig ten minste halveert. Dat is bij de tunnelmond niet het geval. Ook is voldoende rekening gehouden met de tunnelmonden door ter plaatse een reflecterend scherm in het model op te nemen, aldus het deskundigenbericht. In artikel 5, tabel 4, van het tracébesluit staat dat het gehele traject tussen km 193,2 en 198,52, waar de verdiepte ligging tussen ligt, tweelaags ZOAB fijn wordt toegepast. In het deskundigenbericht staat dat dit correct in het model is ingevoerd.

30.3. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding om te twifelen aan de juistheid van de constatering in het deskundigenbericht. De betogen van [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen falen.

Cumulatie

31. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat geen rekening is gehouden met de cumulatie van geluid op plaatsen waar meerdere rijroutes samenkomen.

31.1. Ingevolge artikel 11.33, zesde lid, van de Wet milieubeheer doet degene die het akoestisch onderzoek uitvoert tevens akoestisch onderzoek naar de effecten van de samenloop van de geluidbelasting van de weg en een andere geluidbron, als bedoeld in artikel 11.30, vijfde lid.

Ingevolge het zevende lid, aanhef en onder c, van dat artikel, in samenhang met artikel 16 van de Regeling geluid milieubeheer, kan een onderzoek naar de effecten van samenloop in elk geval achterwege blijven indien

a. de geluidsbelasting als gevolg van vaststelling van het GPP vanwege de betrokken weg onder de voorkeurswaarde blijft,

b. de geluidsbelasting als gevolg van wijziging van het GPP vanwege de weg onder de waarde van het geldende GPP blijft, of

c. de geluidsbelasting vanwege de andere geluidsbron de voorkeurswaarde niet overschrijdt.

Ingevolge artikel 110f van de Wet geluidhinder moeten bij het vaststellen van een hogere waarde voor een woning of geluidgevoelig object binnen de zone van een weg de effecten van de samenloop van verschillende geluidbronnen worden betrokken bij de beoordeling of sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting.

31.2. In hoofdstuk 8 van het deelrapport Geluid, specifiek is ingegaan op de cumulatie. Voor het hoofdwegennet is geen onderzoek gedaan naar cumulatie omdat daar geen knelpunten zijn, aldus het onderzoek. De minister heeft naar aanleiding van het deskundigenbericht aangegeven dat dit betekent dat geen overschrijding van de GPP's meer plaatsvindt en dus op grond van artikel 16, onder b, van de Regeling geluid milieubeheer geen onderzoek naar cumulatie vereist is. Voor de woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld is onderzoek naar de cumulatie van geluidbelasting uitgevoerd. Gelet op het voorgaande heeft de minister voor het bepalen van het GPP af kunnen zien van onderzoek naar cumulatie en is wat betreft het stellen van hogere waarden rekening gehouden met de cumulatie. Het betoog van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen faalt.

Historische gegevens GPP

32. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] betogen dat het geluidonderzoek gebrekkig is. Daartoe verwijzen zij naar het door hen overgelegde rapport van Cauberg-Huygen van 10 november 2014. In dat rapport wordt geconcludeerd dat niet voldaan is aan het Rmg 2012. Ten eerste wordt aangevoerd dat niet meer is te controleren of de gebruikte dataset voor het GPP correct is omdat het register reeds aangepast is aan het vastgestelde tracébesluit en het digitale geluidregister geen archieffunctie heeft.

32.1. De minister stelt dat de historische gegevens van de GPP's in het Akoestisch onderzoek op referentiepunten, bijlage D2 bij de toelichting op het tracébesluit (hierna: deelrapport Geluid, referentiepunten) zijn opgenomen. Deze gegevens kunnen daarnaast opgevraagd worden bij Rijkswaterstaat, aldus de minister.

32.2. In het deelrapport Geluid, referentiepunten staan de voorafgaand aan het tracébesluit geldende GPP's vermeld samen met de berekende GPP's voor de voorziene wijzigingen in het tracébesluit. Voor het referentiepunt 61146 ter plaatse van [locatie 5] staat een GPP van 67,2 dB vermeld.

32.3. De historische gegevens van de GPP's staan vermeld in het deelrapport Geluid, referentiepunten zodat deze voor [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] kenbaar zijn. Dat deze gegevens niet langer in het online geluidregister zijn te raadplegen, is een gevolg van de inrichting van het geluidregister. Het ontbreken van een archieffunctie in het online geluidregister maakt het akoestisch onderzoek niet gebrekkig. Het betoog van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] faalt.

Aantal rekenpunten

33. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] betogen dat uit kaartblad 5, kaart 9, van bijlage E bij het deelrapport Geluid, specifiek blijkt dat bij [locatie 5] drie rekenpunten aanwezig zijn, namelijk 1299, 1300, en 4981. Daar wordt volgens hen gerekend op 1,5 m en 4,5 m hoogte omdat twee bouwlagen aanwezig zijn. In bijlage B bij het deelrapport Geluid, specifiek staan echter slechts twee geluidbelastingen. Het is onduidelijk op welk rekenpunt deze zijn berekend. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] vinden het daarnaast opmerkelijk dat de geluidbelasting op de twee punten gelijk is, gelet op de verschillende ligging van de meetpunten is dit onwaarschijnlijk.

33.1. Ingevolge artikel 5.1 van het Rmg 2012 is hoofdstuk 5 van toepassing op de bepaling van de geluidproductie van, de equivalente geluidsniveaus en de geluidsbelasting vanwege wegen die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart. De A7 is opgenomen op de geluidplafondkaart. Ingevolge artikel 5.4 is de geluidsbelasting van een geluidgevoelig object vanwege de betrokken weg de geluidsbelasting van de hoogst belaste gevel van dat object.

33.2. Kaartblad 5 in bijlage E geeft de rekenpunten en maatregelen bij het tracébesluit met extra maatregelen. Bij [locatie 5] staan de rekenpunten 1299, 1300 en 4981 vermeld. In de tabel met de resultaten voor de geluidbelasting van de A7 staan geen meetpunten en hoogtes vermeld, maar staan 2 identieke resultaten voor het adres [locatie 5] vermeld. De minister heeft ter zitting toegelicht dat in de tabel in bijlage B bij het deelrapport Geluid, specifiek voor de berekening van de geluidbelasting van de A7 alleen de hoogst gemeten waarde staat vermeld, deze is per abuis twee keer vermeld in de tabel.

33.3. De Afdeling ziet gelet op artikel 5.1, in samenhang met artikel 5.4, van het Rmg 2012 geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet heeft kunnen volstaan met het vermelden van de hoogste waarde voor de geluidbelasting op de gevel in de tabellen met betrekking tot de GPP's. Het betoog van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] faalt.

Verschil in verkeersintensiteiten binnen 1 rijlijn

34. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] betogen voorts dat in het deelrapport Geluid, specifiek een onverklaarbaar verschil bestaat tussen de verkeersintensiteiten van de rijlijnen 117, 121 en 124 ter hoogte van [locatie 5]. Volgens [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] liggen tussen deze rijlijnen geen afslagen, maar is er blijkens bijlage A1 van het deelrapport Geluid, specifiek een verschil van ruim 10.000 mvt per etmaal tussen rijlijn 117 en 121. Gelet daarop kan het akoestisch onderzoek niet op deugdelijke feiten zijn gebaseerd, aldus [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B].

34.1. In het deskundigenbericht staat dat het verschil tussen de verkeersintensiteit op aaneengesloten rijlijnen in het deelrapport Geluid, specifiek is te verklaren uit de grondslag voor de aansluitende GPP's. In beginsel is die gelegen in artikel 11.45, eerste lid, van de Wet milieubeheer, waarin is bepaald dat de GPP's worden vastgesteld op de heersende geluidproducties plus 1,5 dB. Ingevolge het tweede lid van artikel 11.45 van de Wet milieubeheer in samenhang met artikel 38, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer wordt voor in bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer genoemde recente projecten het GPP berekend op grond van de brongegevens van die projecten. Het tracébesluit Langmanmaatregelen staat in bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer. Omdat het tracébesluit Langmanmaatregelen niet op de gehele rijlijn ziet, is gelet op de verschillende regimes voor de vaststelling van het GPP over de rijlijn een onderscheid ontstaan voor de verkeersintensiteiten die ten grondslag liggen aan de GPP's op deze rijlijn. Het betoog van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] faalt.

Toepasselijkheid streefwaarde vanwege sanering

35. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] betogen dat hun woning aan de [locatie 5] had moeten worden aangemerkt als een saneringsobject en daarom een streefwaarde van 60 dB voor de geluidbelasting op hun woning had moeten gelden. Daartoe betogen zij dat het wegdeel ter plaatse van hun woning tussen km 197,5 en 197,8 ten onrechte in bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer is opgenomen en de bijlage, voor zover dat wegdeel is opgenomen, onverbindend is. Het gevolg daarvan is dat hun woning alsnog als saneringsobject wordt aangemerkt en de streefwaarde van 60 dB geldt. Deze wordt met het thans vastgestelde tracébesluit niet bereikt, waardoor geluidbeperkende maatregelen hadden moeten worden onderzocht, aldus [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B].

35.1. De minister stelt dat het GPP ter hoogte van de woning van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] valt onder de in het Besluit geluid milieubeheer aangewezen wegen als bedoeld in artikel 11.45, tweede lid, van de Wet milieubeheer. Op wegen met GPP's die onder artikel 11.45, tweede lid, van de Wet milieubeheer vallen, is artikel 11.56, eerste lid, van de Wet milieubeheer niet van toepassing zodat geen sprake van een saneringsobject kan zijn, aldus de minister.

35.2. Ingevolge artikel 11.45, eerste lid, van de Wet milieubeheer zijn de GPP's voor een op 1 juli 2012 bestaande weg en geprojecteerde weg, de over de door de minister aangewezen referentieperiode door hem berekende heersende geluidproducties op de daartoe door hem aangegeven referentiepunten, vermeerderd met 1,5 dB.

Ingevolge het tweede lid zijn in afwijking van het eerste lid de GPP's voor bij algemene maatregel van bestuur aangewezen wegen de in die maatregel aangegeven, of de op basis van de in de maatregel aangegeven gegevens door de minister berekende, geluidproducties op de desbetreffende referentiepunten.

Ingevolge artikel 38, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer geldt als GPP als bedoeld in artikel 11.45, tweede lid, van de wet voor zover het betreft in tabel 1 van bijlage 2 genoemde geprojecteerde delen van wegen, of in tabel 1 van bijlage 2 genoemde andere delen van wegen, de berekende geluidproductie op de referentiepunten zoals bepaald op basis van de brongegevens afkomstig uit het betrokken besluit, mits dat is vastgesteld vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het Besluit geluid milieubeheer.

In tabel 1 van bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer staat [locatie 6] van aansluiting Groningen-West (km 195,2) tot en met aansluiting Westerbroek (km 205,7) vermeld als deel van het project [locatie 6], Zuidelijke Ringweg Groningen, Langmanmaatregelen.

Niet is in geschil dat het GPP ter hoogte van de woning van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] tussen km 197,7 en 197,8 ligt en dus binnen het in bijlage 2 genoemde deel van de Zuidelijke Ringweg valt. Voor het bepalen van het GPP ter hoogte van de woning van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] zijn derhalve artikel 11.45, tweede lid, van de Wet milieubeheer en artikel 38, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer van toepassing.

Ingevolge artikel 11.42, eerste en tweede lid, in samenhang met artikel 11.56, eerste lid, van de Wet milieubeheer, worden bij een weg waarvoor de GPP's tot stand zijn gekomen met toepassing van artikel 11.45, eerste lid, van de Wet milieubeheer de GPP's op een zodanige waarde vastgesteld dat op saneringsobjecten de geluidbelasting vanwege de weg niet hoger is dan de streefwaarde van 60 dB. Ingevolge artikel 11.42, derde lid, in samenhang met artikel 11.30, vierde lid, van de Wet milieubeheer, kan van die streefwaarde afgeweken worden als geen geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om aan de streefwaarde te voldoen. De afwijking wordt zo veel mogelijk beperkt door het treffen van geluidbeperkende maatregelen. Ingevolge het tweede lid van artikel 11.56 is het eerste lid van overeenkomstige toepassing op een weg waarvoor de GPP's tot stand zijn gekomen met toepassing van artikel 11.45, tweede lid, voor zover dit is aangegeven bij algemene maatregel van bestuur.

Uit artikel 11.42 van de Wet milieubeheer volgt dus dat GPP's die met toepassing van het tweede lid van artikel 11.45 van die Wet zijn vastgesteld niet hoeven te voldoen aan de streefwaarde van 60 dB voor saneringsobjecten, tenzij de weg op grond van het tweede lid van artikel 11.56 is aangewezen. Het tracé is niet op grond van dat tweede lid aangewezen.

35.3. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] betogen dat het wegdeel ter hoogte van hun woning tussen km 197,5 en 197,8 ten onrechte in tabel 1 van bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer is opgenomen en het Besluit geluid milieubeheer in zoverre onverbindend is. Uit de wetsgeschiedenis en de wettekst blijkt volgens hen dat met artikel 11.45, tweede lid, van de Wet milieubeheer bedoeld is weggedelen uit te zonderen waarvoor kort voor de inwerkingtreding van het Besluit geluid milieuhinder een tracébesluit, met een daaraan ten grondslag liggend akoestisch onderzoek, is vastgesteld. In die gevallen kan het GPP op grond van de brongegevens in dat besluit worden berekend, aldus [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B].

35.4. De Afdeling zal, gelet op dit betoog, toetsen of tabel 1 van bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer, voor zover daarin het wegdeel tussen km 197,5 en 197,8 van [locatie 6] is opgenomen, onverbindend is. Aan een algemeen verbindend voorschrift kan slechts verbindende kracht worden ontzegd, indien het in strijd is met een hoger wettelijk voorschrift, dan wel indien het in strijd is met een algemeen rechtsbeginsel. Het is aan het regelgevend bevoegd gezag om de verschillende belangen, die bij het nemen van een besluit inhoudende algemeen verbindende voorschriften betrokken zijn, tegen elkaar af te wegen. De rechter heeft daarbij niet tot taak om de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend naar eigen inzicht vast te stellen en heeft ook overigens daarbij terughoudendheid te betrachten.

35.5. Het tracébesluit Langmanmaatregelen, dat opgenomen is in tabel 1 van bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer, ziet op versnipperde delen van [locatie 6]. In tabel 1 van bijlage 2 zijn ook de tussenliggende delen opgenomen waar dat tracébesluit niet op ziet. Niet ter discussie staat dat het wegdeel nabij de woning van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] tussen km 197,5 en 197,8 geen onderdeel uitmaakt van het tracébesluit Langmanmaatregelen en dat het tracébesluit Langmanmaatregelen voor dit wegdeel dus geen brongegevens bevat. Vanwege het ontbreken van brongegevens voor het wegdeel tussen km 197,5 en 197,8 van [locatie 6] kon het GPP aldaar niet overeenkomstig artikel 38 van het Besluit geluid milieubeheer in samenhang met artikel 11.45, tweede lid, van de Wet milieubeheer worden bepaald, en is het GPP voor dit

wegdeel overeenkomstig artikel 11.45, eerste lid, van de Wet milieubeheer vastgesteld. Het opnemen van dit wegdeel in tabel 1 van bijlage 2 leidt tot het vaststellen van het GPP aldaar in strijd met artikel 11.45, tweede lid, van de Wet milieubeheer, in samenhang met artikel 38 van het Besluit geluid milieubeheer. Aldus is tabel 1 van bijlage 2, voor zover daarin het wegdeel tussen km 197,5 en 197,8 van de [locatie 6] is opgenomen, onverbindend.

35.6. Nu tabel 1 van bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer, voor zover daarin het wegdeel tussen km 197,5 en 197,8 van de [locatie 6] is opgenomen, onverbindend is, moet het GPP voor dit wegdeel overeenkomstig artikel 11.45, eerste lid, van de Wet milieubeheer worden vastgesteld. Dat is weliswaar gebeurd, maar daarbij is geen toepassing gegeven aan artikel 11.42, in samenhang met artikel 11.56, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Dit betekent dat ten onrechte niet is onderzocht of, al dan niet met het nemen van geluidbeperkende maatregelen, kan worden voldaan aan de streefwaarde van 60 dB op saneringsobjecten. De conclusie is dat het besluit van 29 september 2014 in zoverre is genomen in strijd met artikel 11.42 van de Wet milieubeheer.

Het betoog van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] slaagt.

36. Het Gomarus College betoogt dat de geluidtoename ter hoogte van het Gomarus College aan het Vondelpad en de H.R. Holststraat als gevolg van de toename van het verkeer op de Vondellaan van 3.000 naar ruim 10.000 auto's per etmaal niet voldoende gecompenseerd wordt met het aanbrengen van stil asfalt. De geluidoverlast wordt bovendien nog verhoogd door het verkeerslicht op de kruising tussen de H.R. Holststraat en de Vondellaan, aldus het Gomarus College.

VvE Vondellaan 186-312 betoogt dat het tracébesluit leidt tot een dusdanige toename van het verkeer langs haar appartementencomplex dat dit leidt tot geluidoverlast. Zij twijfelt, zonder dit nader te onderbouwen, aan de juistheid van de berekeningen van de geluidbelasting.

Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de effecten op woningen en het Parcival College onvoldoende zijn meegewogen in de besluitvorming. Zij betwisten de uitkomsten van het onderzoek en betogen dat de effecten niet aanvaardbaar zijn en in strijd met de goede ruimtelijke ordening. Het akoestisch binnenklimaat is onvoldoende onderzocht en de minister had meer geluidmaatregelen moeten treffen in plaats van het vaststellen van hogere waarden, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen.

[appellant sub 1] betoogt dat de geluidswal van 2 m hoog langs de verbindingsweg tussen de Hereweg en het knooppunt Julianaplein te laag is en bij zijn woning aan de [locatie 7] de geluidbelasting als gevolg van deze weg en de Zuidelijke Ringweg te hoog wordt.

[appellant sub 7] en anderen vrezen geluidhinder op de [locatie 8] als gevolg van de toename van het verkeer in de Waterloolaan.

36.1. De minister stelt dat het aantal woningen dat hinder ondervindt van de Zuidelijke Ringweg na uitvoering van het tracébesluit ten opzichte van de huidige situatie met 1.617 daalt. Op de plaatsen waar wel een verhoging van de geluidbelasting optreedt, worden de maximale grenswaarden voor de geluidbelasting niet overschreden. Voor zover de toetswaarde wordt overschreden, wordt een binnenwaardeonderzoek verricht en zullen indien nodig isolerende maatregelen worden getroffen, aldus de minister.

De minister stelt dat in het akoestisch onderzoek is onderzocht wat de geluideffecten zijn van de ombouw van de Zuidelijke Ringweg, onder andere voor het Gomarus College op het Vondelpad 1, 2, 3 en 4. Op grond daarvan zijn de geluidmaatregelen bepaald. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met deze geluidmaatregelen de geluidbelasting bij het Gomarus College ruim onder de wettelijke grenswaarden blijft.

De minister stelt dat de hoogte van de schermen langs de Verbindingsweg is bepaald op basis van het akoestisch onderzoek. De geluidbelasting ter plaatse van de gevel van de woning van [appellant sub 1] aan de [locatie 7] blijft met het thans voorziene scherm ruimschoots onder de grenswaarde van 48 dB zodat geen nadere geluidmaatregelen nodig zijn. De minister betoogt dat de norm van de goede ruimtelijke ordening niet van toepassing is op tracébesluiten.

36.2. Zoals de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 27 december 2012, zaak nr. 201205043/1/R4 is in de Tracéwet - anders dan in de Wet ruimtelijke ordening - de norm van een goede ruimtelijke ordening niet als zodanig opgenomen. Daaruit volgt echter niet dat de ruimtelijke belangen niet moeten worden betrokken bij de vaststelling van een tracébesluit.

36.3. Op de geluidbelasting vanwege wegen in het beheer van het rijk is titel 11.3 van de Wet milieubeheer van toepassing.

Ingevolge artikel 11.29, eerste lid, van de Wet milieubeheer neemt de minister bij de voorbereiding van een besluit omtrent het vaststellen of wijzigen van een GPP een geluidbeperkende maatregel niet in aanmerking, indien het treffen daarvan

a. financieel niet doelmatig is met betrekking tot het beperken van de geluidsbelasting van een of meer geluidsgevoelige objecten, dan wel

b. stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard.

Ingevolge artikel 11.30, eerste lid, stelt de minister een GPP op een zodanige waarde vast dat de geluidsbelasting die de geluidsgevoelige objecten vanwege de betrokken weg ondervinden, de voorkeurswaarde niet overschrijdt.

Ingevolge het tweede lid wordt een GPP bij wijziging op een zodanige waarde vastgesteld dat de geluidsbelasting vanwege de weg niet hoger is dan de geluidsbelasting, die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege die weg ondervinden bij volledige benutting van het geldende GPP.

Ingevolge artikel 11.44 is artikel 11.45 van toepassing op GPP's voor een op 1 juli 2012 bestaande weg of spoorweg en geprojecteerde weg of spoorweg, die wordt geplaatst op de geluidplafondkaart.

Ingevolge artikel 11.45, eerste lid, zijn de GPP's voor de wegen, bedoeld in artikel 11.44, de heersende waarde berekend overeenkomstig artikel 2.1.1 van bijlage V van het Rmg 2012 vermeerderd met 1,5 dB.

Ingevolge het tweede lid in samenhang met artikel 38, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer wordt voor in bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer genoemde recente projecten het GPP behorende bij die projecten aangehouden. De geldende GPP's zijn overeenkomstig artikel 11.45, eerste of tweede lid, van de Wet Milieubeheer vastgesteld.

36.4. In het deelrapport Geluid, specifiek is getoetst of de geluidbelasting bij de woningen na uitvoering van het tracébesluit lager is dan het geval zou zijn bij volledige benutting van de overeenkomstig artikel 11.45 van de Wet milieubeheer vastgestelde GPP's.

Blijkens het deelrapport Geluid, specifiek, bijlage B, bedraagt de geluidbelasting van het hoofdwegennetwerk voor de schoolgebouwen van het Gomarus College aan het Vondelpad 1, 2, 3 en 4 na uitvoering van het tracébesluit en de maatregelen respectievelijk 48,07, 59,03, 48,07 en 54,82 dB. De geluidbelasting bij volledige benutting van de geldende GPP's was respectievelijk 56,56, 62,69, 56,56 en 62,40 dB. Voor de gebouwen van het Gomarus College aan de H.R. Holststraat 1 en 5a is de geluidbelasting vanwege de hoofdwegen beide 55,46 dB. Bij volledige benutting van het geldende GPP was dit 59,05 dB. Voor alle gebouwen van het Gomarus College betekent dit een afname ten opzichte van de geluidbelasting bij volledige benutting van het geldende GPP. Er vindt dus geen overschrijding van de grenswaarde plaats.

In bijlage B bij het deelrapport Geluid, specifiek staat dat ter plaatse van het Parcival College aan de Merwedestraat 45 en 98 de geluidbelasting respectievelijk 49,70 en 54,00 dB is na uitvoering van het tracébesluit en de daarin opgenomen geluidbeperkende maatregelen. Dit is onder de grenswaarden voor de geluidbelasting van respectievelijk 55,42 en 56,90 dB bij volledige benutting van het geldende GPP. Ter plaatse van de woning van [appellant sub 1] aan de [locatie 7] is een geluidbelasting van 52,96 dB na uitvoering van het tracébesluit en de geluidbeperkende maatregelen berekend. Dit is onder de grenswaarde voor geluidbelasting van 56,91 dB bij volledige benutting van het geldende GPP. De geluidbelasting na uitvoering van het tracébesluit en geluidbeperkende maatregelen voor de Vondellaan 186 t/m 312 varieert van

42,58 tot 45,38. Voor Vondellaan 198 geldt een grenswaarde van 50,47 en voor de overige appartementen de voorkeurswaarde van 50,00 dB. De berekende geluidbelasting vanwege de hoofdweg voor de appartementen is dus lager dan de grenswaarde.

De betogen van [appellant sub 1], het Gomarus College, VvE Vondellaan 186-312 en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen falen in zoverre.

36.5. Voor de Vondellaan en de Verbindingsweg is de Wet geluidhinder van belang.

Ingevolge artikel 74, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet geluidhinder heeft een weg in stedelijk gebied bestaande uit een of twee rijstroken een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot 200 meter aan weerszijden van de weg en een weg bestaande uit drie of meer rijstroken een zone van 350 meter vanaf de as van de weg. Ingevolge het tweede lid, aanhef en onder b, geldt het eerste lid niet met betrekking tot wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

Ingevolge artikel 100, eerste lid, is, behoudens het tweede en derde lid van artikel 100, de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een te reconstrueren weg, van de gevel van woningen binnen de zone 48 dB. Ingevolge het tweede lid geldt indien eerder een hogere waarde is vastgesteld van meer dan 48 dB en de heersende waarde hoger is dan 48 dB als de ten hoogste toelaatbare waarde de laagste waarde van de eerder vastgestelde waarde en de heersende waarde. Ingevolgde het derde lid geldt ingeval de weg op 1 januari 2007 aanwezig, in aanleg of geprojecteerd was en niet eerder een hogere waarde is vastgesteld en de heersende waarde hoger is dan 48 dB, de heersende waarde als de ten hoogste toelaatbare waarde van de gevel van woningen die op 1 januari 2007 binnen de zone van de weg aanwezig waren.

Ingevolge artikel 100a, eerste lid, kan voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van woningen een hogere dan de in artikel 100 geldende worden vastgesteld, met dien verstande dat de verhoging de 5 dB niet te boven mag gaan.

Ingevolge artikel 104a, eerste lid, wordt, indien de aanleg of wijziging van een hoofdweg waarop de Tracéwet van toepassing is, leidt tot aanleg, reconstructie of wijziging van een weg, en daartoe binnen het betrokken tracé een hogere waarde vereist is voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege die weg, door de minister:

- a. die hogere waarde, in afwijking van artikel 110a, eerste, tweede en zevende lid, vastgesteld als onderdeel van het tracébesluit, en
- b. het akoestisch onderzoek, bedoeld in artikel 77 ingesteld.

36.6. In het deelrapport Geluid, specifiek is gekeken of de reconstructie van de Vondellaan en de aanleg van de Verbindingsweg leiden tot overschrijding van de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

36.7. Op de gevels van de schoolgebouwen aan de H.R. Holststraat 1 en 5a is de geluidbelasting vanwege de Vondellaan 49 dB. Daarmee wordt de grenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder overschreden. Hiervoor zijn op grond van de Wet geluidhinder voor beide gebouwen op 7,5 m en 10 m hogere waarden vastgesteld van 49 dB. De minister heeft erkend dat bij de berekening ten onrechte geen rekening is gehouden met de kruispunttoeslag voor de twee kruispunten met de Vondellaan. Gelet daarop is het besluit wat betreft de vaststelling van de hogere waarde voor de schoolgebouwen aan de H.R. Holststraat 1 en 5a niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid. Het betoog van het Gomarus College slaagt in zoverre. Uit herberekening door de minister is gebleken dat het meenemen van de kruispunttoeslag leidt tot eenzelfde hogere waarde van 49 dB. In hetgeen het Gomarus College voor het overige heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister geen hogere waarde had mogen vaststellen. De Afdeling zal in de eindspraak bezien of aanleiding bestaat de rechtsgevolgen in stand te laten.

36.8. Wat betreft de woningen aan de Vondellaan 186 t/m 312 overweegt de Afdeling dat dit gedeelte van de Vondellaan niet binnen het tracébesluit valt en aldaar geen sprake is van aanleg, reconstructie of wijziging van de weg. Vondellaan 186-312 ligt niet binnen een zone van een als gevolg van het tracébesluit aan te leggen, te reconstrueren of te wijzigen weg. De Wet geluidhinder is in het kader van het tracébesluit wat betreft de

Vondellaan 186 t/m 312 dus niet van toepassing. Het betoog van VvE Vondellaan 186-312 dat geluidoverlast ontstaat faalt. Het betoog van VvE Vondellaan 186-312 dat de geluidberekeningen onjuist zijn, is niet nader onderbouwd en faalt reeds daarom.

36.9. De geluidbelasting als gevolg van de Verbindingsweg ter plaatse van de woning van [appellant sub 1] aan de [locatie 7] en het Parcival College aan de Merwedestraat 45 en 98 is lager dan 48 dB en voldoet dus aan de grenswaarde uit de Wet geluidhinder. Voor nadere geluidmaatregelen om de geluidbelasting vanwege de Verbindingsweg voor het Parcival College en [appellant sub 1] te beperken bestaat derhalve geen aanleiding. De betogen van [appellant sub 1] en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen falen.

36.10. De Waterloolaan wordt ingericht als 30 km/u weg. Ingevolge artikel 74, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wet geluidhinder geldt voor deze weg geen zone en is akoestisch onderzoek niet verplicht. In paragraaf 6.7 van het deelrapport Geluid, specifiek is desondanks de geluidbelasting van de woningen aan de Waterloolaan onderzocht. Deze zal als gevolg van het toenemende verkeer op de Waterloolaan gemiddeld met 2 dB toenemen. Als gevolg van de verdiepte ligging neemt de geluidbelasting vanwege de A7 met gemiddeld 10 dB af. Volgens het deelrapport Geluid, specifiek is sprake van een afname van de cumulatieve geluidbelasting van 3 tot 7 dB. Voor de berekeningen is in het model gemeten met de adressen [locatie 9], vierde bouwlaag, 28, derde bouwlaag, 46, derde bouwlaag en 52, vierde bouwlaag. Volgens het deskundigenbericht is de woning aan de [locatie 9] representatief voor de woning van [appellant sub 7] en anderen aan de [locatie 8]. Op de [locatie 9] is een toename van de geluidbelasting van 2 dB als gevolg van de Waterloolaan berekend en een afname van 15 dB als gevolg van de A7. De cumulatieve geluidbelasting neemt aldaar af met 7 dB. De conclusie in het deelrapport Geluid, specifiek is dat de geluidssituatie in de Waterloolaan verbetert en dat het niet nodig is maatregelen te treffen.

In hetgeen [appellant sub 7] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling, gelet op de resultaten uit het deelrapport Geluid, specifiek, geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat de geluidbelasting in de Waterloolaan als gevolg van het tracébesluit niet verslechtert en geen maatregelen nodig zijn. Het betoog van [appellant sub 7] en anderen faalt.

Luchtkwaliteit

37. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] betogen dat het deelrapport Lucht niet voldoet aan artikel 78, eerste lid, onder b, van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, (hierna: Rbl 2007) omdat niet met een uitdraai van de relevante gegevens van het Geomilieu softwarepakket is aangetoond dat de in hoofdstuk 3 van het deelrapport Lucht genoemde uitgangspunten in het model zijn ingevoerd, terwijl dit artikel verplicht tot het vermelden van de wijze van invoer van de gegevens die zijn gebruikt, aldus [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B].

37.1. De minister stelt dat artikel 78, eerste lid, onder b, van de Rbl 2007 niet verplicht tot het bij het rapport voegen van de uitdraai van het Geomilieu model, maar slechts tot het vermelden van de gegevens die gebruikt zijn en hoe deze ingevoerd zijn. De minister stelt dat in hoofdstuk 3 van het deelrapport Lucht de uitgangspunten en werkwijze van het luchtkwaliteitsonderzoek zijn omschreven en in bijlage 4 bij het deelrapport Lucht de input van het model is weergegeven.

37.2. Ingevolge artikel 78, eerste lid van de Rbl 2007 worden resultaten van het door middel van berekening vaststellen van concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht bij wegen of inrichtingen op een inzichtelijke wijze vastgelegd in een rapport dat in elk geval bevat:

- a. een verantwoording van de gebruikte methode of methoden en een motivering dat de betreffende situatie valt binnen het toepassingsbereik van de betreffende methode, en
- b. een vermelding van alle gegevens die zijn gebruikt, alsmede een toelichting en onderbouwing ten aanzien van de totstandkoming en kwaliteit van die gegevens en van de wijze van invoer daarvan.

37.3. In hoofdstuk 3 van het deelrapport Lucht en bijlage 4 bij dat deelrapport zijn het rekenmodel en de wijze van invoer omschreven en zijn de gegevens weergegeven die als invoer zijn gebruikt voor de berekening van de luchtkwaliteit. Tevens is voor de verschillende gegevens aangegeven wat de bron van deze gegevens is. Het deskundigenbericht vermeldt dat is voldaan aan het Rbl 2007. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B]

betwisten niet dat de uitgangspunten van het luchtkwaliteitsonderzoek in het deelrapport Lucht zijn vermeld. Evenmin betwisten zij dat de gebruikte methode is weergegeven. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] hebben niet aangegeven welke gegevens volgens hen ontbreken bij de invoergegevens die in bijlage 4 van het deelrapport Lucht staan vermeld. De Rbl 2007 verplicht niet tot het verstrekken van een uitdraai van het gebruikte model. Gelet op het voorgaande faalt het betoog van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B].

38. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de minister ten onrechte is uitgegaan van een daling van de uitstoot van fijnstof door het schoner worden van auto's. Zij betogen dat dat een onjuiste aanname is omdat elektrische auto's net zoveel of meer PM_{2,5} veroorzaken als conventionele auto's door slijtage van remmen, banden en wegdek en meer zware auto's op de weg komen. Ook zal het autogebruik en het vrachtverkeer toenemen, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. Voorts is volgens Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen het onderzoek naar de luchtkwaliteit gebaseerd op berekeningen en niet op daadwerkelijke metingen. Modellen geven voor een stedelijke omgeving te lage waarden, hetgeen blijkt uit metingen van de GGD Amsterdam, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. Uit metingen op enige afstand van de Zuidelijke Ringweg aan de Europaweg en in de wijk Beijum blijkt volgens Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen dat de gemeten waarden voor PM₁₀ in de buurt van de grenswaarden liggen. Volgens Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen is het daarom waarschijnlijk dat de grenswaarden bij de Zuidelijke Ringweg overschreden worden. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] betogen dat ten onrechte geen rekening is gehouden met de lokale emissies van vliegveld Eelde, scheepvaartverkeer op het Hoornsediep en bedrijven op het industrieterrein Euvelgunne.

38.1. Ingevolge artikel 1 van de Rbl 2007 wordt onder grootschalige concentratiegegevens verstaan: gegevens met betrekking tot de gemiddelde concentraties op een schaalniveau van één bij één kilometer.

Ingevolge artikel 66 maakt de minister elk kalenderjaar voor 15 maart de volgende gegevens bekend:

(...)

b. een overzicht van de prognoses van de grootschalige concentratiegegevens van zwaveldioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (PM_{2,5} en PM₁₀), lood, koolmonoxide, ozon en benzeen voor alle kalenderjaren volgend op het voorafgaande kalenderjaar tot en met het jaar 2030;

c. een overzicht van de emissiefactoren per voertuigkilometer van zwaveldioxide, stikstofoxiden, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (PM_{2,5} en PM₁₀), koolmonoxide en benzeen van het voorafgaande kalenderjaar;

d. een overzicht van de prognoses van de emissiefactoren per voertuigkilometer van zwaveldioxide, stikstofoxiden, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (PM_{2,5} en PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen voor alle kalenderjaren volgend op het voorafgaande kalenderjaar tot en met het jaar 2030.

Ingevolge artikel 67, eerste lid, maken bestuursorganen bij het door middel van berekening vaststellen van concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht gebruik van de gegevens, bedoeld in artikel 66, alsmede van de ten tijde van de berekening meest recente versie van de methode PreSRM om gegevens als bedoeld in artikel 66, onder a, b, e, f, g en h, geschikt te maken voor gebruik in berekeningen overeenkomstig standaardrekenmethode 2 als bedoeld in artikel 71 of standaardrekenmethode 3 als bedoeld in artikel 75.

38.2. Op grond van de Rbl 2007 dient de minister bij de berekeningen in het luchtkwaliteitsonderzoek gebruik te maken van de gegevens als bedoeld in artikel 66 van de Rbl 2007. Daarin zijn de emissiefactoren van voertuigen opgenomen, alsmede de gemiddelde concentraties per vierkante kilometer in het gebied. Hiervoor is gebruik gemaakt van de concentratie- en depositiekaart Nederland van het RIVM. Hierin zijn de bestaande emissiebronnen opgenomen en dus ook vliegveld Eelde, het scheepvaartverkeer op het Hoornsediep en bedrijven op het industrieterrein Euvelgunne. De Afdeling ziet gelet daarop geen aanleiding voor het oordeel dat de minister onjuiste uitgangspunten heeft gehanteerd bij de berekeningen van de luchtkwaliteit. Voor zover Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat gebruik gemaakt had moeten worden van metingen, overweegt de Afdeling dat dat niet mogelijk is gelet op het feit dat het gaat om prognoses. De

minister heeft ter zitting overigens toegelicht dat de modellen met de resultaten van uitgevoerde metingen worden gekalibreerd. De betogen van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen falen.

39. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat geen rekening is gehouden met cumulatie van fijnstof op punten waar wegen bij elkaar komen. Voorts houden de onderzoeken volgens hen geen rekening met het wegontwerp ter hoogte van hellingen en de tunnels. Ook is uitgegaan van verkeerde wegtypen ter plaatse van de verdiepte ligging. Deze is ten onrechte getoetst als een tunnel van -6 tot -8 meter en de openingen zijn getoetst als wegdelen op maaiveld. Voorts is op kaart 2, plansituatie van het luchtkwaliteitsonderzoek ten onrechte uitgegaan van schermen van 0 meter terwijl Rijkswaterstaat aangeeft dat deze hoger zullen zijn. Er is daarnaast geen rekening gehouden met de uitbreiding van het spoorwegennet met een vierde spoor, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. Ook zijn de oostelijke afrit richting centrum bij de Europaweg en de busbaan niet in de berekening meegenomen.

39.1. In het deelrapport Lucht staat dat de drie deksels van de verdiepte ligging zijn gemodelleerd als gescheiden tunnelbuizen. In het model wordt gerekend met emissies die vrijkomen bij de tunnelmonden. In het deelrapport Lucht staat dat de afschermdende voorzieningen uit het ontwerp zijn meegenomen. Eventuele extra afschermdende maatregelen die volgen uit het akoestisch onderzoek zijn niet meegenomen in het luchtonderzoek omdat ten tijde van het opstellen van dit onderzoek het akoestisch onderzoek nog niet was afgerond. Indien deze wel meegenomen worden zijn de concentraties ter hoogte van deze schermen gelijk of lager dan in het deelrapport Lucht is berekend, aldus het deelrapport Lucht. Het deskundigenbericht stelt vast dat de uitgangspunten van het onderzoek die volgens Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen onjuist zouden zijn ingevoerd wel op een juiste manier in het model zijn opgenomen.

39.2. De Afdeling ziet in hetgeen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding om het deskundigenbericht niet te volgen. Het betoog van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen faalt.

40. Het Gomarus College betoogt dat ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de luchtkwaliteit ter plaatse van het Gomarus College terwijl die voor het Gomarus College met een factor 3 verslechtert. Door het verkeerslicht tussen de Vondellaan en de H.R. Holststraat, dat in het ontwerp tracébesluit nog niet was opgenomen, is dit volgens haar zelfs nog meer. De ramen van de school zijn op de toerit naar de A7/A28 gesitueerd zodat de ventilatiemogelijkheden ook aan deze zijde zitten. Verplaatsing is niet zonder onevenredige investeringen mogelijk, aldus het Gomarus College. VvE Vondellaan 186-312 vreest dat de toename van het verkeer leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van haar appartementencomplex. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat niet is voldaan aan de grenswaarden van NO_x, PM₁₀ en PM_{2,5}. Zij betogen dat de luchtkwaliteit blijkens de kaarten bij het MER verslechtert ten opzichte van de referentiesituatie. Zij betogen dat de minister ten onrechte de effecten op de luchtkwaliteit in de wijk Helpman niet heeft onderzocht. Door gewijzigde verkeersroutes is het volgens hen aannemelijk dat in deze wijk wijzigingen zullen optreden in de luchtkwaliteit. [appellant sub 7] en anderen betogen dat ten onrechte niet is gekeken naar de normen van PM_{2,5} en is aangenomen dat als aan de waarden van PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de waarden van PM_{2,5} wordt voldaan. Ook is volgens [appellant sub 7] en anderen niet beschreven welke maatregelen worden genomen tegen de verhoging van NO₂ en PM₁₀ ter hoogte van de openingen tussen de deksels op de verdiepte ligging. [appellant sub 1] betoogt dat de prognoses voor de verkeersintensiteit te laag zijn om daarmee te bereiken dat de normen voor luchtkwaliteit gehaald kunnen worden. Met realistische getallen zal de berekening tot overschrijding van de norm voor luchtkwaliteit leiden.

40.1. De minister stelt dat uit het deelrapport Lucht blijkt dat rond de Zuidelijke Ringweg en de A28 ruimschoots wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit, ook op de plekken waar een beperkte toename optreedt. Voor nadere maatregelen bestaat derhalve geen aanleiding aldus de minister.

De minister stelt dat vanaf 2015 voor PM_{2,5} een wettelijke norm geldt. Tot 1 januari 2015 behoefde niet getoetst te worden aan deze norm, ook niet als het project gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit na 1 januari 2015. De minister verwijst daartoe naar bijlage 2, voorschrift 4.4, tweede lid, bij de Wet milieubeheer. Desondanks is wel gekeken naar de effecten op PM_{2,5}. Daarbij is uitgegaan van de meest recente inzichten

van het RIVM dat de concentraties PM10 en PM2,5 sterk gerelateerd zijn en dat als aan de normen voor PM10 wordt voldaan ook aan de normen voor PM2,5 wordt voldaan. Nu voldaan wordt aan de normen voor PM10 is de conclusie dat ook voldaan wordt aan de normen voor PM2,5, aldus de minister.

40.2. Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet milieubeheer in samenhang met het tweede lid, onder d, maakt de minister bij de vaststelling van een tracébesluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, aannemelijk dat het tracébesluit, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die vaststelling samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet leidt tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde.

40.3. Het onderzoek naar luchtkwaliteit is neergelegd in het deelrapport Lucht en de Verschillenrapportage.

In het deelrapport Lucht is in paragraaf 3.3 het onderzoeksgebied gedefinieerd. Het onderzoeksgebied strekt zich uit van de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de aan te passen weg en ter weerszijden van dit wegvak tot één kilometer vanuit de meest buiten gelegen rijstroken. Onder aansluiting wordt tevens knooppunt verstaan. De onderliggende wegen die in het onderzoek zijn opgenomen zijn geselecteerd op basis van de volgende selectiecriteria:

- het wegvak is opgenomen in de monitoringstool en is gelegen binnen de zone van 1 km van het hoofdwegennet;
- het wegvak is niet opgenomen in de monitoringstool, maar wordt wel ten gevolge van het plan nieuw aangelegd of gewijzigd en is gelegen binnen de zone van 1 km van het hoofdwegennet.

Binnen dit onderzoeksgebied vallen de locatie van het Gomarus College, Vondellaan 186-312, de Waterloolaan en een deel van de wijk Helpman.

Ingevolge artikel 70, eerste lid, van de Rbl 2007 worden de concentraties van PM10 en stikstofdioxide bepaald op niet meer dan 10 m van de wegrand. In het deelrapport Lucht staat dat de concentraties zijn bepaald op 10 m van de wegas. Daarmee is dus voldaan aan het Rbl 2007. Het Rbl 2007 verplicht niet tot het berekenen van de concentraties op grotere afstanden.

De conclusie van het deelrapport Lucht is dat het tracébesluit nergens leidt tot overschrijding van de normen voor NO2 en PM10. Voor alle beschouwde jaren en situaties wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het deelrapport Lucht is wat betreft de verkeersintensiteit gebaseerd op het NRM 2011. Ten behoeve van de Verschillenrapportage is een herberekening gemaakt met het NRM 2014. De resultaten daarvan zijn in paragraaf 6.2.3 van de toelichting op het tracébesluit opgenomen. Ook in deze berekening wordt aan de grenswaarden voldaan. Wat betreft de concentratie PM2,5 hoeft ingevolge art. 4.4, lid 1 en 2, van bijlage 2 bij de Wet milieubeheer geen toetsing plaats te vinden, nu het tracébesluit vóór 1 januari 2015 is vastgesteld.

40.4. In hetgeen [appellant sub 1], [appellant sub 7] en anderen, het Gomarus College, VvE Vondellaan 186-312 en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet van de uitkomsten van het onderzoek heeft kunnen uitgaan. Zij hebben geen tegenrapport overgelegd en hebben niet aannemelijk gemaakt dat de resultaten van het onderzoek onjuist zijn dan wel onjuist tot stand zijn gekomen. De minister heeft zich op grond van het deelrapport Lucht op het standpunt kunnen stellen dat het besluit niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden uit bijlage 2 bij de Wet milieubeheer. Gelet op het feit dat binnen het onderzoeksgebied geen overschrijdingen van de grenswaarden plaatsvinden, heeft de minister terecht geen aanleiding gezien om het onderzoeksgebied uit te breiden en de hele wijk Helpman daarin te betrekken. De betogen van [appellant sub 1], [appellant sub 7] en anderen, het Gomarus College, VvE Vondellaan 186-312 en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen falen.

41. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat het Parcival College door het tracé beperkt wordt in haar uitbreidingsmogelijkheden omdat het Besluit gevoelige bestemmingen de vestiging van een school in de nabijheid van provinciale wegen en rijkswegen beperkt.

41.1. De minister stelt dat uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit rondom de Zuidelijke Ringweg blijkt dat ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet Milieubeheer wordt voldaan.

41.2. Ingevolge artikel 2 en 3 van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) mag besluitvorming ten aanzien van nieuwbouw, uitbreiding of functiewijziging van gebouwen die in gebruik zijn voor onderwijs voor minderjarigen die zijn gelegen binnen een afstand van 300 m van de rand van een rijksweg, en waarbij sprake is van een overschrijding van de grenswaarden van PM10 en NO2 niet leiden tot een toename van het aantal ter plaatse verblijvende personen.

41.3. Uit het deelrapport Lucht blijkt dat de concentraties PM10 en NO2 bij het Parcival College in de prognoses ruim onder de grenswaarden blijven. Er is dan ook geen dreigende overschrijding van de grenswaarden en er is geen beperking te verwachten van de bouwmogelijkheden als gevolg van de effecten op de luchtkwaliteit van het tracébesluit.

Het betoog van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen faalt.

Gezondheid

42. [appellant sub 1], [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 13] betogen dat de verslechtering van de luchtkwaliteit ook als aan de normen wordt voldaan gevolgen heeft voor de gezondheid.

[appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de minister onvoldoende inzicht heeft geboden in de cumulatie van effecten op de luchtkwaliteit, geluidbelasting en trillingseffecten en of deze stapeling van effecten, ook als deze aan de grenswaarden voldoet, effect hebben op de gezondheid. Zij betogen dat de minister ten onrechte de gezondheidseffectscreening door de GGD Groningen uit september 2013 niet ter inzage heeft gelegd, terwijl hij hier in de Nota van Antwoord wel naar verwijst ter onderbouwing van de stelling dat er geen effecten op de gezondheid optreden.

42.1. De minister stelt dat gelet op de geringe effecten op de gezondheid van omwonenden als gevolg van de gevolgen voor de luchtkwaliteit, de geluidbelasting en de trillingshinder geen aanleiding bestond tot aanvullend onderzoek naar de effecten op de gezondheid als gevolg van de cumulatie van deze effecten.

42.2. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer, met de daarin opgenomen luchtkwaliteitsnormen, is voor het bestreden besluit het exclusieve toetsingskader voor de luchtkwaliteit en de daarmee samenhangende gezondheidsaspecten. Daarmee verdraagt zich niet een afzonderlijke beoordeling van die aspecten door de minister.

In de Nota van antwoord verwijst de minister in antwoord op een zienswijze naar de gezondheidseffectscreening van 27 augustus 2013 die in opdracht van de gemeente Groningen door de GGD is uitgevoerd. Uit een brief van het college van burgemeester en wethouders van Groningen aan de raad van de gemeente Groningen van 27 augustus 2013 blijkt dat een verzoek van de raad van de gemeente Groningen aan het college de aanleiding was voor de gezondheidseffectscreening. Het college van burgemeester en wethouders van Groningen zegt in dezelfde brief toe het onderzoek bij zijn besluitvorming te betrekken. Het college is geen bevoegd gezag voor het tracébesluit. De gezondheidseffectscreening is gelet op het voorgaande niet ten behoeve van het tracébesluit opgesteld en ligt niet ten grondslag aan het tracébesluit. Dat de minister in de Nota van antwoord in antwoord op een zienswijze ter ondersteuning en bevestiging van zijn standpunt dat de gezondheidseffecten gering zijn naar dit in opdracht van de gemeente Groningen opgestelde rapport heeft verwezen, maakt dit stuk niet tot een op het tracébesluit betrekking hebbend stuk. De gezondheidseffectscreening behoefde dan ook niet ter inzage te worden gelegd. Overigens staat in de Nota van antwoord de vindplaats van de gezondheidseffectscreening op de website van Aanpak Ring Zuid vermeld. Het stuk was dus door een ieder te raadplegen.

De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 1], [appellant sub 7] en anderen, Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 13] hebben aangevoerd geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat omdat ten aanzien van de verschillende milieuhygiënische aspecten geen normen overschreden worden en de effecten van het tracébesluit voor wat

betreft deze aspecten niet ontoelaatbaar zijn gebleken, geen aanleiding bestond voor nader onderzoek naar de gevolgen voor de gezondheid. De betogen van [appellant sub 1], [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen en [appellant sub 13] falen.

Artikel 13 tracébesluit

43. [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat artikel 13 van het tracébesluit in strijd is met de rechtszekerheid en er toe leidt dat de maximale mogelijkheden van het tracébesluit niet zijn onderzocht. Tegen het toepassen van deze bepaling staat geen rechtsbescherming open zodat de vraag of aan de voorwaarden voor de toepassing van de flexibiliteitsmogelijkheid is voldaan en of toepassing mag worden gegeven aan de bevoegdheid niet getoetst kan worden, aldus [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen.

43.1. De minister betoogt dat door de gestelde voorwaarden die onder andere strekken tot bescherming van het woon- en leefklimaat van omwonenden de rechtszekerheid niet in gevaar komt. De minister verwijst naar de uitspraak van de Afdeling van 23 juli 2008 met zaak nr. 200700908/1 waarin een vergelijkbare bepaling niet in strijd met de rechtszekerheid werd geacht.

43.2. Ingevolge artikel 13, eerste lid, van het tracébesluit kan van de situering van het ontwerp en de maatregelen, zoals vastgesteld in de artikelen 1 tot en met 5 en 9 van het tracébesluit, met de volgende marges worden afgeweken: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden.

Ingevolge het tweede lid kan bovenop de afwijkingen die volgens het eerste lid zijn toegestaan, indien dit vanwege een nadere technische uitwerking dan wel mogelijke innovatieve en/of kostenbesparende uitvoeringswijze gewenst is, met de volgende marges worden afgeweken: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden.

Ingevolge het derde lid zijn de volgens het eerste lid en tweede lid toegestane afwijkingen slechts toelaatbaar, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. Het ontwerp en de maatregelen worden uitgevoerd binnen de op de detailkaarten aangegeven begrenzing van het tracébesluit en, voor zover dit het geval is, binnen de daarvoor specifiek op de detailkaarten aangegeven maatregelvlakken;
- b. De afwijkingen niet leiden tot overschrijding van de geluidproductieplafonds, zoals opgenomen in het geluidregister als bedoeld in artikel 11.25 van de Wet milieubeheer;
- c. De afwijkingen niet leiden tot overschrijding van de bij het tracébesluit vastgestelde hogere waarden, dan wel het moeten vaststellen van nieuwe hogere waarden;
- d. Uit de afwijkingen geen negatieve gevolgen voortvloeien voor de omgeving;
- e. Door de afwijkingen geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

43.3. In artikel 13 van het tracébesluit zijn naar het oordeel van de Afdeling zodanige restrictieve voorwaarden opgenomen dat de minister zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat van een rechtsonzekere situatie geen sprake is. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat eventuele afwijkingen in de situering van het tracé en de maatregelen gelimiteerd zijn tot vier meter in de breedte en twee meter in de hoogte en moeten plaatsvinden binnen de op de detailkaarten aangegeven begrenzing van het tracébesluit en, voor zover van toepassing, binnen de daarvoor specifiek op de detailkaarten aangegeven maatregelvlakken. Voorts mogen eventuele afwijkingen niet zodanige veranderingen in de geluidssituatie met zich brengen dat de GPP's of de vastgestelde hogere grenswaarden voor geluid worden overschreden dan wel dat nieuwe hogere grenswaarden moeten worden vastgesteld. Voorts mogen bedoelde afwijkingen ook voor het overige ten opzichte van het op de plankaarten aangeduide tracé geen negatieve gevolgen voor de omgeving of de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken veroorzaken. De betogen van [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen falen.

Botenhuis Gyas

44. Gyas betoogt dat als gevolg van het tracébesluit uitbreiding van het in het Noord Willemskanaal gelegen botenhuis van de vereniging niet meer mogelijk is omdat in het tracébesluit het bestaande fietspad en de bestaande fietstunnel aan de westzijde van het Hoornsediep worden gehandhaafd. Uitbreiding van het botenhuis is thans niet mogelijk omdat het ingesloten ligt door de wal aan de zuidzijde, het Noord Willemskanaal aan de westzijde, het fietspad aan de oostzijde en een fietspad lang de N7 aan de noordzijde. Gyas vindt het een gemiste kans dat in het tracébesluit geen ruimte is geboden voor uitbreiding naar de noordzijde door het fietspad en de fietstunnel te verleggen. Gyas acht de argumenten om niet aan dit verzoek tegemoet te komen ontoereikend, nu geen verschil bestaat tussen de sociale veiligheid van de bestaande fietsentunnel ten opzichte van een nieuwe fietsentunnel. Het argument van de minister dat het verleggen van het fietspad en de fietstunnel tot hogere kosten leidt is volgens Gyas niet voldoende onderbouwd. Gyas betoogt dat het veranderen van de tunnel leidt tot minderkosten voor de aanleg van de brug en dat daaruit de meerkosten voor het fietspad en de tunnel kunnen worden voldaan.

44.1. De minister stelt dat het botenhuis en het fietspad en fietstunnel buiten het gebied van het tracébesluit liggen. Het tracébesluit brengt geen verandering in de uitbreidingsmogelijkheden van Gyas, aldus de minister.

44.2. De doelstelling van het tracébesluit is het verbeteren van de bereikbaarheid, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de negatieve impact van de Zuidelijke Ringweg op de ruimtelijke kwaliteit. Niet is gebleken dat aanpassing van het fietspad langs het botenhuis van Gyas en van de aansluitende fietstunnel bijdraagt aan deze doelstelling. Het fietspad en de fietstunnel maken geen onderdeel uit van het tracé. In de bestaande situatie gelden de door Gyas genoemde beperkingen reeds en het tracébesluit leidt niet tot extra beperkingen van de uitbreidingsmogelijkheden van het botenhuis. Van concrete plannen voor uitbreiding is voorts niet gebleken. Ook heeft Gyas haar stelling dat de aanpassing van het fietspad en de fietstunnel netto geen kosten met zich brengt niet onderbouwd. De minister heeft, nu er geen concrete plannen waren voor uitbreiding van het botenhuis, in redelijkheid kunnen besluiten de gewenste aanpassingen niet in het tracébesluit op te nemen. Het betoog van Gyas faalt.

Reclamemast (Interbest en IKEA Beheer)

45. Interbest en IKEA Beheer betogen dat de circa 30 m hoge reclamemast aan het Europaplein aan het in het besluit vervatte tracé ten onrechte niet is opgenomen in de bij het tracébesluit behorende kaarten. Zij betogen dat onvoldoende is gebleken dat rekening is gehouden met de zichtbaarheid van de reclamemast. Een onbelemmerde zichtbaarheid van de reclamemast is cruciaal, aldus Interbest en IKEA Beheer. Interbest en IKEA Beheer betogen dat in het tracébesluit dient te worden vastgelegd dat de zichtlijnen op de reclamemast onbelemmerd blijven en op die wijze voorkomen dient te worden dat het zicht door hoogopgaande begroeiing wordt belemmerd. Zij betogen dat daartoe een boomvrije zone zou kunnen worden opgenomen.

45.1. De minister stelt dat de reclamemast gehandhaafd kan worden en dat er derhalve geen aanleiding bestaat deze in het tracébesluit op te nemen. Hij betoogt voorts dat gebods- of verbodsbepalingen die strekken tot bescherming van het zicht op een reclamemast niet in een tracébesluit thuis horen. In het kader van de inrichting en het beheer en onderhoud van het groen zal aandacht worden besteed aan de hoogte van de beplanting en daarbij zal ook de zichtbaarheid van de reclamemast moeten worden betrokken, zoals ter zitting door de minister is opgemerkt. De minister heeft ook toegelicht dat in de middenberm geen bomen zullen komen.

45.2. Weliswaar kan de zichtbaarheid vanaf de N7 op de reclamemast enigszins afnemen door het voorziene opgaande groen, maar de minister heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de afname van de zichtbaarheid van de mast niet zodanig is dat de reclamemast niet langer functioneel is. Gelet daarop heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat in het tracébesluit geen waarborgen voor zichtlijnen op de reclamemast behoeft te worden opgenomen. Het betoog van Interbest en IKEA Beheer faalt.

Voetgangersbrug

46. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] betogen dat het in artikel 3 van het tracébesluit voorziene zoekgebied voor een voetgangersbrug direct naast hun perceel aan de [locatie 5] leidt tot aantasting van hun woon- en leefklimaat en aantasting van de monumentale status van hun woning door inkijk, kap van bomen en verstorende verlichting van de brug. [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] betogen dat geen duidelijkheid

wordt gegeven over de precieze locatie en vormgeving van de voetgangersbrug, terwijl het tracébesluit op grond van artikel 10 van de Tracéwet een beschrijving dient te bevatten van de te treffen maatregelen, de inpassing van die maatregelen en de te realiseren ligging in het terrein. Daaraan is niet voldaan, aldus [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B]. Aan de toepassing van flexibiliteitsbepalingen moeten strikte eisen en voorwaarden worden gesteld. Artikel 3 geeft geen voorwaarden voor de uitwerking van de voetgangersbrug, aldus [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B].

[appellant sub 1] betoogt dat het woon- en leefklimaat bij zijn woning aan de [locatie 7] wordt aangetast door lichthinder en lawaai van gebruikers van de voorziene voetgangersbrug nabij zijn woning. Hij verwacht daarnaast dat voetgangers gebruik zullen maken van het Fongerspad langs zijn woning. Hij betoogt dat een fiets- en voetgangerstunnel een beter alternatief is en dat deze niet minder sociale veiligheid biedt dan een brug. Dit alternatief is volgens [appellant sub 1] onvoldoende onderzocht. [appellant sub 1] betoogt dat hij zijn uitzicht voor zijn woning verliest, onder andere door de op te richten voetgangersbrug.

46.1. De minister stelt dat de voetgangersbrug vanaf de woning van [appellant sub 1] nauwelijks te zien zal zijn. Voorts stelt de minister dat de Tracéwet zich niet verzet tegen een meer globale aanduiding van de locatie van kunstwerken om daarmee een flexibele inpassing te bewerkstelligen. De minister betoogt dat door de gestelde voorwaarden die onder andere strekken tot bescherming van het woon- en leefklimaat van omwonenden de rechtszekerheid niet in gevaar komt. De minister heeft ter zitting toegelicht dat omdat de Zuidelijke Ringweg aanzienlijk lager komt te liggen dan de huidige tunnel het technisch bezwaarlijk is om een nieuwe tunnel aan te leggen vanwege de daarvoor benodigde ruimte en de hellingshoek van de tunnel. Om die reden is geen nader gedetailleerd onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een tunnel.

46.2. In tabel 3 in artikel 3 van het tracébesluit is als bijkomende infrastructuurle voorziening een voetgangersbrug (kunstwerk KW 15.10, doorrijhoogte 5.00 meter) opgenomen. Als locatie is aangegeven "Zoekgebied ter hoogte van het Fongerspad en Papiermolen". Op de tracékaart is dit zoekgebied opgenomen. Het zoekgebied voor de voetgangersbrug grenst aan het perceel van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] en kan tot gevolg hebben dat de brug direct tegen hun perceel aan komt te liggen waardoor een forse inbreuk op hun privacy en woon- en leefklimaat kan ontstaan. Anders dan de minister betoogt, zijn in artikel 3 geen voorwaarden gesteld aan de uitwerking van de inpassing van de voetgangersbrug. Artikel 3 van het tracébesluit bevat geen waarborgen om te bewerkstelligen dat bij de uitwerking van de voetgangersbrug het woon- en leefklimaat van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] en [appellant sub 1] niet op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. Voorts is niet gebleken dat de minister onderzoek heeft gedaan naar de intensiteit van het gebruik van de huidige fietstunnel. Daardoor is er evenmin inzicht in het toekomstige gebruik van de voetgangersbrug, waar fietsers met de fiets aan de hand gebruik van zullen kunnen maken. Ook is niet gebleken dat al dan niet door een deskundige is onderzocht of het vervangen van de huidige fietstunnel door een nieuwe fietstunnel mogelijk en haalbaar is. Gelet op de forse aantasting die de voetgangersbrug kan hebben op de privacy en het woon- en leefklimaat van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] en het ontbreken van voorwaarden die strekken tot bescherming van de privacy en het woon- en leefklimaat in artikel 3, ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit, voor zover het betreft het zoekgebied en de voetgangersbrug in tabel 3 in artikel 3 van het tracébesluit, niet is gebaseerd op een zorgvuldige belangenafweging en het besluit in zoverre onzorgvuldig is voorbereid. De betogen van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] en [appellant sub 1] slagen. De conclusie is dat het besluit van 29 september 2014 in zoverre is genomen in strijd met de artikelen 3:2 en 3:4 van de Awb.

Uitvoering

47. [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de gevolgen voor de omgeving tijdens de bouwfase onvoldoende zijn beschouwd. Ook is niet duidelijk welke maatregelen worden genomen ter beperking van overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden.

47.1. De minister stelt dat is onderzocht of de plannen maakbaar en uitvoerbaar zijn door een gefaseerde aanpak van het werk. Er wordt gewerkt volgens de Minder-Hinder aanpak. Op grond daarvan zullen terzake eisen worden gesteld, die de aannemer in acht moet nemen, aldus de minister. De te nemen maatregelen zijn geen onderdeel van het tracébesluit, maar kunnen wel als voorschriften aan de te verlenen vergunningen worden verbonden, aldus de minister. De minister stelt voorts dat in de contracten met de aannemer bepalingen over het voorkomen van hinder zullen worden opgenomen.

47.2. De betogen van [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben geen betrekking op het tracébesluit zelf maar op de uitvoering daarvan. Gelet op de door de minister toegelichte aanpak ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat op voorhand niet vaststaat dat de uitvoering van bouwwerkzaamheden onvermijdelijk leidt tot onaanvaardbare hinder. De betogen van [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen falen.

Waardedaling woningen

48. [appellant sub 1] en VvE Vondellaan 186-312 betogen dat het tracébesluit leidt tot waardedaling van hun woningen vanwege de aantasting van het woon- en leefklimaat. Dit is onvoldoende in de belangenafweging betrokken en er zijn geen compenserende maatregelen in het plan opgenomen.

48.1. De minister betoogt dat zoveel mogelijk is gepoogd de schade ten gevolge van het tracébesluit te beperken. Voor zover toch schade optreedt kan een verzoek tot vergoeding van die schade worden ingediend, aldus de minister. Volgens de minister is geen sprake van zodanige schade dat deze reeds bij de vaststelling van het tracébesluit had moeten worden beschouwd.

48.2. Voor zover [appellant sub 1] en VvE Vondellaan 186-312 nadelige gevolgen ondervinden van het tracébesluit bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid ten aanzien van een vergoeding van de eventuele schade met een verwijzing naar de Nadeelcompensatieregeling ter invulling van het gestelde in artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet heeft kunnen volstaan. De betogen van [appellant sub 1] en VvE Vondellaan 186-312 falen.

Landschappelijke inpassing

49. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de landschappelijke inpassing van de weg tekort schiet.

49.1. De minister stelt dat veel aandacht is besteed aan de landschappelijke inpassing waarbij gestreefd is naar een compacte vormgeving met een uitdrukkelijke groene uitstraling met zoveel mogelijk een groene middenberm en groene zijbermen. De schermen worden zoveel mogelijk begroeid uitgevoerd, zowel aan de voor- als achterzijde.

49.2. In het Stedelijk en Landschappelijk inpassingsplan, bijlage C bij de toelichting op het tracébesluit, staat de landschappelijke inpassing omschreven. Daarin staat dat de weg grotendeels is gesitueerd ter plaatse van de bestaande weg. Op de knooppunten en ter plaatse van de parallelbaan wordt wel meer ruimte ingenomen, maar met de verdiepte ligging zal een barrière in het landschap worden weggenomen. In artikel 10 van het tracébesluit zijn generieke en locatiespecifieke landschappelijke en stedenbouwkundige maatregelen vastgelegd.

Ingevolge het eerste lid worden ten behoeve van de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing de volgende generieke maatregelen gerealiseerd:

- a. Waar mogelijk natuurlijke vormgeving van de weg door middel van groene bermen, taluds en geluidsschermen;
- b. Het deel van het tracé, waar 80 kilometer per uur geldt, kent een inrichting van midden- en buitenbermen en taluds, bomen en vormgeving infrastructuur (geluidsschermen, lichtmasten) zodat een uitstraling van de vormgeving van 80 kilometer per uur ontstaat, ten behoeve van een veilig gebruik van de Zuidelijke Ringweg;
- c. Geluidsschermen worden aan weerszijden voorzien van begroeiing, met uitzondering van geluidsschermen op viaducten die transparant worden uitgevoerd.

Ingevolge het tweede lid worden ten behoeve van de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing locatiespecifieke maatregelen gerealiseerd bestaande uit het doortrekken van de bestaande wal en inpassen van de busafrit ter hoogte van de P&R Hoogkerk, het verdiept aanleggen van de weg tussen Julianaplein en het knooppunt Europaplein en het aanleggen van de overkluizingen over de verdiepte ligging ten behoeve van het Zuiderpark.

De minister heeft ter zitting toegelicht dat het Stedelijk en Landschappelijk inpassingsplan een nadere uitwerking is van de generieke en locatiespecifieke maatregelen.

49.3. In hetgeen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister onvoldoende rekening heeft gehouden met de landschappelijke inpassing van het tracé. Het betoog van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen faalt.

Water

50. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat onvoldoende rekenschap is gegeven van de effecten van het tracébesluit op de grondwaterstand en zettingsgevaar, waaronder de risico's van de verdiepte ligging en andere kunstwerken voor de grondwaterstand. Niet is onderzocht hoe negatieve effecten kunnen worden voorkomen, aldus Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg. [appellant sub 7] en anderen betogen dat niet voldoende te controleren valt of er wijzigingen optreden in de grondwaterstand tijdens de aanlegfase.

Het Gomarus College vreest voor schade aan haar gebouwen en kelders door de aan te leggen waterberging nabij haar schoolgebouwen.

50.1. De minister stelt dat in het deelrapport Water, bijlage 7 bij het MER (hierna: deelrapport Water) onderzoek is gedaan naar de effecten op het grondwater. Hieruit is gebleken dat er effecten op de waterhuishouding kunnen optreden, zowel in de uitvoeringsfase als daarna. Volgens de eisen van de bevoegde gezagen moet grondwaterneutraal gebouwd en aangelegd worden. Dit betekent dat geen negatieve effecten voor de grondwaterstand en -stromen mogen optreden. De aannemer zal op grond van de onderzoeksresultaten uit het deelrapport Water een plan maken dat geen negatieve effecten heeft, aldus de minister. Voor het onttrekken en lozen van grondwater moet een vergunning aangevraagd worden, waarbij beoordeeld wordt of deze geen negatieve effecten op de grondwaterstand hebben. Tijdens de aanlegfase wordt de grondwaterstand gemonitord en hebben de bevoegde gezagen de mogelijkheid handhavend op te treden als negatieve effecten optreden, aldus de minister.

50.2. In het deelrapport Water staat dat uitvoering van het project ter hoogte van de verdiepte ligging en de aanleg van kunstwerken ter hoogte van het Julianaplein en het Vrijheidsplein kunnen leiden tot effecten op de grondwaterstand tijdens de aanlegfase en de gebruiksfase. Door de wijze van uitvoering en de periode van uitvoering kunnen deze effecten tijdens de aanleg beperkt worden. Daarvoor zijn verschillende methoden mogelijk, aldus het deelrapport Water. Het uitgangspunt bij de aanleg zal zijn dat grondwaterneutraal wordt gebouwd, nu dit vereiste wordt gesteld door het college van de gemeente Groningen, en de waterschappen Hunze en Aa's en Noorderzijlvest voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen. In het deelrapport Water zijn aanbevelingen opgenomen voor mitigerende maatregelen en uitvoeringswijzen die toegepast kunnen worden om negatieve effecten op het grondwater te voorkomen. [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze maatregelen niet mogelijk zijn dan wel dat deze maatregelen niet afdoende zijn ter voorkoming van negatieve effecten op de grondwaterstand en -stromingen. De minister heeft zich op grond van het deelrapport Water in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat een uitvoering van het tracébesluit waarbij negatieve effecten op het grondwater worden voorkomen mogelijk is. De betogen van en [appellant sub 7] en anderen en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen falen.

50.3. In het deskundigenbericht staat dat de vijver bij het Gomarus College op 15 m van het gebouw komt te liggen en dat gelet op de geringe diepte niet valt te verwachten dat gevolgen optreden voor het schoolgebouw. De Afdeling ziet geen reden het deskundigenbericht hierin niet te volgen. Het betoog van het Gomarus College faalt.

Natuur

Natuurbeschermingswet

51. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat het tracébesluit in strijd is met de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna Nbw 1998) omdat ten onrechte enkel de Natura 2000-gebieden Leekstermeergebied en Zuidlaardermeergebied zijn onderzocht en geen andere gebieden, zoals het Natura 2000-gebied Drentsche Aa. Zij betogen dat de effecten op het Leekstermeergebied en het Zuidlaardermeergebied onvoldoende bij het tracébesluit zijn betrokken.

Voorts betogen zij dat in strijd met de Nbw 1998 onvoldoende rekening is gehouden met de ecologische waarden van andere natuurgebieden. Het betoog dat EHS-gebieden worden aangetast is ter zitting ingetrokken.

51.1. Blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, blz. 18-20) heeft de wetgever met artikel 8:69a van de Awb de eis willen stellen dat er een verband moet bestaan tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appelland door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van de appelland.

51.2. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg heeft als doel het behoud en de verbetering van het stedelijk leefmilieu, de leefomgeving en de leefbaarheid te bevorderen in het belang van de bewoners in het gebied rond de A7/N7 in Groningen (hierna te noemen: ZRW-gebied). Met ZRW-gebied worden bedoeld de wijken De Buitenhof, Laanhuizen, Grunobuurt, Rivierenbuurt, Herwegbuurt, Oosterpoort, de Linie, Helpman, De Wijert, Hoornse Wijken en Piccardthof. Het wijkcomité Helpman heeft als doel het bevorderen van het woon-, werk- en leefklimaat in de wijk Helpman. De natuurlijke personen en het Parcival College namens wie Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen beroep hebben ingesteld wonen of zijn gevestigd in de wijken die het werkgebied van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg vormen.

51.3. De bepalingen van de Nbw 1998 hebben met name ten doel om het algemene belang van bescherming van natuur en landschap te beschermen. Uit de uitspraak van de Afdeling van 13 juli 2011 in zaak nr. [201008514/1/M3](#) volgt dat de individuele belangen van burgers die in of in de onmiddellijke nabijheid van een Natura 2000-gebied of een beschermd natuurmonument wonen bij behoud van een goede kwaliteit van hun directe leefomgeving, zo verweven kunnen zijn met het algemene belang dat de Nbw 1998 beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Nbw 1998 kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen. Hiervan is bij Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen geen sprake omdat de bewoners namens wie Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen beroep hebben ingesteld en de bewoners wiens belangen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en het wijkcomité Helpman behartigen niet in de onmiddellijke nabijheid van de dichtst bij het tracé gelegen Natura 2000-gebieden en het dichtst bij het tracé gelegen andere natuurgebied, het beschermde natuurmonument Elzenbroek, wonen. Ten op zichte van de dichtst nabij gelegen woningen namens wie Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen beroep hebben ingesteld of wiens belangen zij behartigen ligt het Leekstermeergebied op ongeveer 2,4 km, het Zuidlaardermeergebied op ongeveer 2 km en het Drentsche Aa-gebied op ongeveer 10 kilometer afstand. Het beschermde natuurmonument Elzenbroek ligt op ongeveer 7,5 km afstand.

De betrokken normen van de Nbw 1998 strekken derhalve kennelijk niet tot bescherming van de belangen van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen. Hetgeen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen ten aanzien van het onderzoek naar de effecten op de Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten in de omgeving hebben aangevoerd, kan op grond van artikel 8:69a van de Awb niet leiden tot vernietiging van het plan. De Afdeling ziet daarom af van een inhoudelijke bespreking van het betoog.

Bomen

52. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat onzeker is of kan worden voldaan aan de herplantplicht in het kader van de Boswet.

52.1. De minister stelt dat nauwelijks compensatie in het kader van de Boswet behoeft plaats te vinden. Voor de herplantplicht is de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen (hierna: APVG) medebepalend. De minister heeft ter zitting toegelicht dat artikel 4:15 van de APVG de bevoegdheid geeft tot het verbinden van

een herplantplicht aan een kapvergunning voor houtopstanden en dat in het beleid van het college van burgemeester en wethouders van Groningen de verplichting is opgenomen dat een herplantplicht wordt verbonden aan kapvergunningen. Voor de herplant van bomen is voldoende ruimte binnen de grenzen van het gebied van tracébesluit, aldus de minister. Voor de herplant van houtopstanden is hiervoor niet voldoende ruimte, maar hiervoor zijn zoekgebieden aangewezen waar de compensatie plaats zal vinden, aldus de minister.

52.2. In het deelrapport Bomen (bomen-effectanalyse), bijlage 6, bij het MER (hierna: deelrapport Bomen) is een inventarisatie gemaakt van het huidige bomenbestand en de houtopstanden in het gebied en van de te kappen bomen en de te verwijderen houtopstanden. Voor de uitvoering van het tracé moeten 838 bomen, waarvan 102 monumentaal en 135 potentieel monumentaal, en 76.244 m² houtopstand worden verwijderd. Van 418 bomen en 67.484 m² houtopstand die zich binnen de tracégrenzen bevinden, maar niet binnen de ontwerpgrenzen, is nog niet duidelijk of deze in verband met de werkzaamheden moeten worden verwijderd. 238 van de 838 te verwijderen bomen kunnen worden verplaatst, van de 418 eventueel te verwijderen bomen kunnen er 101 worden verplaatst.

In artikel 8 van het tracébesluit is voorzien in de herplant van 838 bomen en 76.244 m² houtopstand binnen het tracégebied. De gebieden waar dit plaats zal vinden zijn aangegeven op de kaarten van het tracébesluit met de aanduiding "Maatregelvlak Natuurmitigatie en -compensatie". In het deelrapport Bomen staat dat binnen en buiten het tracégebied ruimte is voor herplant van 1.664 bomen en 142.500 m² houtopstand. De conclusie is dat voor de compensatie van bomen voldoende ruimte is, en voor compensatie van de te verwijderen en de eventueel te verwijderen houtopstand in het worst-case scenario waarin de eventueel te verwijderen houtopstand geheel wordt verwijderd, 1.228 m² compensatieruimte te kort is. Het is echter niet waarschijnlijk dat alle houtopstanden binnen de grenzen van het tracébesluit moeten worden verwijderd, aldus het deelrapport Bomen. Het is te verwachten dat de monumentale houtopstanden aan de Waterloolaan en in het stadspark niet worden verwijderd vanwege de monumentale waarde en omdat aldaar geen grote ingrepen gepland zijn. Als deze houtopstanden behouden blijven is de compensatieruimte voldoende, aldus het deelrapport Bomen.

52.3. Gelet op de conclusies in het deelrapport Bomen ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat niet voldaan kan worden aan de herplantplicht uit de Boswet en de APVG. Het betoog van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen faalt.

Uitvoerbaarheid

Flora- en faunawet

53. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de Flora- en faunawet (hierna: Ffw) in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit omdat vernietiging en verstoring plaats vindt van de leefomgeving zoals omschreven in artikel 7 van het tracébesluit. Zij stellen dat onvoldoende onderzocht is waarom met deze vernietiging en verstoring van de leefomgeving genoeg moet worden genomen. Zij betogen dat de compenserende en mitigerende maatregelen onvoldoende zijn en buiten het tracégebied plaatsvinden. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de vliegroutes van vleermuizen worden aangetast ter hoogte van de Concourslaan, het viaduct Paterswoldseweg, de fietstunnel Papiermolenlaan, de Hereweg, het Helperzoomviaduct, de verdiepte ligging en bij de doorsnijding van het Oude Winschoterdiep en dat deze aantasting onvoldoende gecompenseerd wordt of kan worden.

53.1. De minister betoogt dat de effecten op de flora en fauna door mitigerende maatregelen zoveel mogelijk worden verzacht en dat indien overtreding van de Flora- en faunawet niet kan worden voorkomen, ontheffing zal worden aangevraagd en de negatieve effecten worden gecompenseerd. Met de maatregelen die in het tracébesluit zijn opgenomen verwacht de minister te voldoen aan de eisen om een ontheffing te verkrijgen.

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

53.3. Artikel 11 van de Ffw beschermt niet het gehele leefgebied van de vleermuizen, maar slechts nesten, hopen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen.

Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen niet dat nesten, hopen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen worden aangetast, maar dat de vliegroutes en foerageermogelijkheden worden aangetast. Aantasting van niet met vaste rust- en verblijfplaatsen samenvallende vliegroutes of foerageergebied van vleermuizen valt alleen binnen de reikwijdte van artikel 11 van de Ffw, indien door de aantasting van de vliegroutes of het foerageergebied de ecologische functionaliteit van de buiten het plangebied gelegen vaste rust- of verblijfplaatsen zodanig wordt verstoord, dat de vleermuizen deze plaatsen om die reden zullen verlaten (zie onder meer de uitspraken van de Afdeling van 18 mei 2011, nr. [201001013/1/R3](#), en 7 november 2012, nr. [201201434/1/A3](#)).

53.4. In het deelrapport Natuur staat dat in het plangebied de gewone dwergvleermuis, de ruige dwergvleermuis, de laatvlieger, de rosse vleermuis, de watervleermuis en de meervleermuis voorkomen. De watervleermuis en meervleermuis maken gebruik van de aanwezige kanalen. Van de meervleermuis zijn in enkele woningen en in een schoolgebouw kolonies gevonden en van de watervleermuis onder andere in het Sterrebos. De gewone dwergvleermuis en laatvlieger gebruiken de wegen met begroeiing die het tracé kruisen als vliegroute en de groengebieden om te foerageren. De ruige dwergvleermuis en rosse vleermuis komen voor in het Sterrebos en het Stadspark.

In het deelrapport Natuur staat dat ontheffing van de Ffw vereist is voor de aantasting van de functionaliteit van de vliegroutes van vleermuizen. In het deelrapport Natuur zijn de vliegroutes omschreven. Om de aantasting van de vliegroutes te voorkomen worden mitigerende maatregelen voorgesteld. Er staat dat daar waar het tracé wordt gekruist door tunnels, viaducten en bruggen alleen tijdelijke effecten te verwachten zijn. Bomen die aansluiten op bruggen en viaducten en bruggen worden behouden of opnieuw aangeplant. De nieuw aan te planten bomen dienen voldoende groot te zijn om functioneel te zijn voor een vliegroute. Daar waar dit niet mogelijk is, worden in overleg met een vleermuisdeskundige schermen geplaatst die door vleermuizen als route worden gebruikt, aldus het deelrapport Natuur. Voor het Oude Winschoterdiep wordt als mitigerende maatregel een geleidende structuur langs de oever voorgesteld.

In artikel 7 van het tracébesluit zijn de volgende maatregelen opgenomen: Het waarborgen van vliegroutes van vleermuizen door behoud/herplant van bomen naast bruggen, viaducten en tunnels danwel het plaatsen van schermen. In beginsel geldt de maatregel voor alle vliegroutes die het tracé kruisen, maar vooral voor de vliegroutes bij Brailleweg, Papiermolenlaan en Oude Winschoterdiep. Daarnaast moet verstoring door verlichting tijdens de aanlegfase worden voorkomen door het vermijden van werken met lichtbronnen dan wel vleermuisvriendelijke verlichting tussen zonsondergang en zonsopkomst in periode waarin vleermuizen actief zijn.

Volgens het deelrapport Natuur is met deze mitigerende maatregelen geen sprake meer van een overtreding van de Ffw.

53.5. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen benoemen specifiek een aantal routes die volgens hen aangetast worden. Zij betogen dat tijdens de werkzaamheden de onderdoorgangen bij de Concourslaan open moeten blijven en niet verlicht moeten worden tussen zonsondergang en -opgang en dat langs de Concourslaan tijdig functionele aanplant gerealiseerd moet worden. In artikel 7 staat vermeld dat herplant van bomen dan wel het plaatsen van schermen op de bestaande vliegroutes dient plaats te vinden. Tevens staat in dit artikel dat tijdens de aanlegfase werken met lichtbronnen tussen zonsondergang en zonsopgang vermeden moet worden dan wel met vleermuisvriendelijke verlichting moet worden gewerkt. De Afdeling ziet in hetgeen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat deze maatregelen niet mogelijk zijn. Gelet daarop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat het voorziene tracé en de aanleg daarvan zodanige effecten hebben op de vliegroute van vleermuizen langs de Concourslaan dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid in de weg staat.

53.6. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat langs de Paterswoldseweg geen bomen staan waar een vliegroute loopt, maar dat de vliegroute via de bomen en struweel loopt die langs het talud staan. In het deelrapport Natuur staat dat het viaduct bij de Paterswoldseweg een viaduct is met

aansluitende bomenrijen en dat er een vliegroute voor gewone dwergvleermuizen onder het viaduct door loopt. De Afdeling leest het deelrapport Natuur aldus dat met de op het viaduct aansluitende bomen, de bomen op het talud bedoeld worden. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat door de verbreding van de Ringweg de taluds met begroeiing verdwijnen en voor de bomen die aansluiten geen ruimte blijft. Op grond daarvan betogen zij dat compensatie door herstel van de bomenrij bij de Paterswoldseweg zoals in het deelrapport Natuur is omschreven niet uitvoerbaar is. Op de tracékaart staat zowel aan de noordzijde als de zuidzijde van het viaduct aan de Paterswoldseweg in zowel de westelijke als de oostelijke richting langs de Zuidelijke Ringweg een maatregelvlak "natuurmitigatie en -compensatie". Deze gebieden zijn ingevolge artikel 8, eerste en tweede lid, van het tracébesluit onder andere bedoeld voor de aanplant en herplant van houtopstanden en bomen. In hetgeen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben betoogd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat herplant van bomen in het met het maatregelvlak "natuurmitigatie en -compensatie" aangewezen gebied niet mogelijk is. De Afdeling ziet gelet daarop geen aanleiding voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat het voorziene tracé en de aanleg daarvan zodanige effecten hebben op de vliegroute van vleermuizen nabij het viaduct aan de Paterswoldseweg dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid in de weg staat.

53.7. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen verwachten dat de tijdelijke effecten van het verdiept aanleggen van de Ringweg leiden tot een onoverbrugbare afstand van het Waterloobos aan de noordzijde van de Ringweg en het Sterrebos aan de zuidzijde van de Ringweg. Via het Herewegviaduct en het Helperzoomviaduct loopt een vliegroute van het Waterloobos aan de noordkant van de viaducten naar het Sterrebos aan de zuidzijde. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen stellen dat de aanplant van bomen op de overkappingen niet kan plaatsvinden nu de bomen daar niet kunnen wortelen. Volgens het deelrapport Natuur zal de vliegroute van dwergvleermuizen en laatvliegers via de bomen langs de Hereweg blijven bestaan en zelfs worden versterkt doordat het Herewegviaduct wordt vervangen door de verdiepte ligging en de vleermuizen daardoor via de aan te planten bomen over de Zuidelijke Ringweg kunnen vliegen, in plaats van onder het viaduct door. De vliegroute van gewone dwergvleermuizen en laatvliegers via de bomen langs de Helperzoom kan blijven bestaan. Ook hier wordt volgens het deelrapport Natuur de vliegroute versterkt door het verdwijnen van het viaduct door de verdiepte ligging. Voor de tijdelijke werkzaamheden zijn mitigerende maatregelen opgenomen in hoofdstuk 7 van het deelrapport Natuur die zijn opgenomen in artikel 7 van het tracébesluit.

Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat de aanplant van nieuwe bomen op de overkapping niet mogelijk is. Ook hebben zij niet aannemelijk gemaakt dat de in artikel 7 omschreven tijdelijke maatregelen tijdens de aanleg niet kunnen worden uitgevoerd. De Afdeling ziet gelet daarop geen aanleiding voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat het voorziene tracé en de aanleg daarvan dusdanige gevolgen heeft voor de vliegroutes bij het Herewegviaduct en het Helperzoomviaduct dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid in de weg staat.

53.8. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de aanleg van de verdiepte ligging kan leiden tot aantasting van het Sterrebos en daardoor tot aantasting van het foerageergebied. Daartoe voeren zij aan dat de grondwaterstand aangetast kan worden met gevolgen voor het Sterrebos. Zij verwijzen naar paragraaf 6.5.5 uit het deelrapport Natuur en naar onderzoeken ten aanzien van de aanleg van DUO waar uit zou blijken dat vernatting kan dreigen door de tunnelbak. Zoals onder 50.2 is overwogen hebben Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen niet aannemelijk gemaakt dat het niet mogelijk is zodanige maatregelen te treffen dat het tracébesluit en de uitvoering daarvan geen negatieve effecten op de grondwaterstand veroorzaken. Gelet daarop heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het tracébesluit op voorhand niet zal leiden tot een zodanige wijziging van de grondwaterstand dat dit tot het sterven van bomen in het Sterrebos zal leiden. De Afdeling ziet gelet daarop geen aanleiding voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de aanleg van de verdiepte ligging dusdanige gevolgen heeft voor het foerageergebied van vleermuizen in het Sterrebos dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid in de weg staat.

53.9. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betwisten dat het mogelijk is om water- en meervleermuizen te geleiden over de doorsnijding van het Oude Winschoterdiep door het deksel van de verdiepte ligging. Zij betogen dat een dergelijke geleiding niet mogelijk is en de verbinding van het zuidelijke deel van het Oude Winschoterdiep met het noordelijke deel daarmee verdwijnt.

In het deelrapport Natuur staat dat meerdere exemplaren van de meervleermuis en de watervleermuis zijn waargenomen boven het Oude Winschoterdiep. De watergang wordt gebruikt als vliegroute en om te foerageren. Het doorsnijden van het Oude Winschoterdiep leidt tot belemmering van de vliegroute over het kanaal voor de watervleermuis en de meervleermuis. In hoofdstuk 7 staat dat ten behoeve van de watervleermuis en de meervleermuis geleidende structuren worden opgenomen.

In de soortenstandaard voor watervleermuizen van december 2014, die het ministerie van Economische Zaken opstelt ter verduidelijking van de voorwaarden waaronder de verlening van een ontheffing van de Ffw voor deze soort mogelijk is en welke in aanmerking komende maatregelen mogelijk zijn, staat dat als nieuwe infrastructuur een vliegroute gaat doorsnijden ter behoud van de functionaliteit onder andere geleidende structuren kunnen worden aangebracht.

In hetgeen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat een geleidende structuur voor de instandhouding van de vliegroute voor de water- en meervleermuizen niet mogelijk is. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat het voorziene tracé en de aanleg daarvan dusdanige gevolgen hebben voor de vliegroutes over en langs het Oude Winschoterdiep dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid in de weg staat.

53.10. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de maatregelen die in hoofdstuk 7 van het deelrapport Natuur zijn omschreven de effecten van het verdwijnen van de fietstunnel aan de Papiermolenlaan en daarmee het verdwijnen van de vliegroute via deze tunnel niet kunnen compenseren. Daarnaast nemen de foerageermogelijkheden aan de noordzijde van deze tunnel als gevolg van het tracé af door de Verbindingsweg en het grotere ruimtebeslag van het Julianaplein. Volgens Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen worden daarmee de foerageermogelijkheden voor gewone dwergvleermuizen in de Rivierenhof aan de noordzijde van de Zuidelijke Ringweg aangetast en daarmee de instandhouding van de gewone dwergvleermuis in dit stadsdeel.

In het deelrapport Natuur staat dat aan weerszijden van de tunnel groengebieden aanwezig zijn waar veel vleermuizen foerageren. De tunnel is een belangrijke vliegroute tussen deze gebieden voor de gewone dwergvleermuis en de laatvlieger en incidenteel ruige dwergvleermuizen. Sloop van de tunnel leidt tot aantasting van deze vliegroute.

De in artikel 7 opgenomen mitigerende of compenserende maatregelen zien niet op compensatie of mitigatie van het verdwijnen van de in het rapport als belangrijk aangemerkte vliegroute tussen verschillende foerageergebieden aan weerszijden van de fietstunnel. Ook in het deelrapport Natuur staat niet hoe het verdwijnen van deze vliegroute kan worden gecompenseerd. In het deelrapport Natuur is niet onderzocht of door het verdwijnen van deze vliegroute de ecologische functionaliteit van de buiten het plangebied gelegen vaste rust- of verblijfplaatsen zodanig wordt verstoord, dat de vleermuizen deze plaatsen om die reden zullen verlaten.

Het besluit is in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid. De conclusie is dat het besluit van 29 september 2014 in zoverre is genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

53.11. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben ten aanzien van andere soorten dan vleermuizen volstaan met het algemene betoog dat onvoldoende onderzocht is waarom met de vernietiging en versterking van de leefomgeving genoeg moet worden genomen en het algemene betoog dat de mitigerende en compenserende maatregelen onvoldoende zijn, zonder dit nader te onderbouwen of te specificeren. Dit algemene betoog faalt reeds omdat het niet is onderbouwd.

Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid

54. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen dat de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid niet is aangetoond. Zij voeren daartoe aan dat niet inzichtelijk is welke kosten moeten worden gemaakt voor welke onderdelen van het tracé. Er is geen prioritering aangebracht en geen risico- en gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Voorts voeren zij aan dat de Helperzoomtunnel ten laste van het budget van het project aanpak Ring Zuid komt. Hierdoor wordt het tracé versoberd uitgevoerd. Dit kan leiden tot afname

van de voordelen voor de lokale gemeenschap. Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen betogen voorts dat ten onrechte niet is onderzocht of de kunstwerken aardbevingsbestendig kunnen worden gebouwd en welke kosten daarmee zijn gemoeid. Daardoor is onduidelijk of het tracébesluit uitvoerbaar is.

54.1. De minister stelt dat het besluit technisch, juridisch en financieel uitvoerbaar is. Het project is opgenomen in het MIRT-projectenboek dat onderdeel uitmaakt van de Rijksbegroting. De minister heeft gelden beschikbaar gesteld voor zover er extra kosten moeten worden gemaakt voor het aardbevingsbestendig maken van het tracé en de bijbehorende voorzieningen.

54.2. Gelet op het feit dat de kosten van het tracé in de Rijksbegroting zijn opgenomen en de financiering voor het aardbevingsbestendig maken van de kunstwerken vanuit het Rijk is toegezegd, ziet de Afdeling in hetgeen Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit financieel niet uitvoerbaar is.

Herhaling zienswijzen

55. [appellant sub 5], VvE Vondellaan 186-312, [appellant sub 13] en [appellant sub 14], hebben zich in het beroepschrift voor het overige beperkt tot het verwijzen of herhalen van de inhoud van de zienswijze. In de Nota van antwoord bij het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijzen. [appellant sub 5], VvE Vondellaan 186-312, [appellant sub 13] en [appellant sub 14] hebben in het beroepschrift, noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijze in de Nota van antwoord onjuist zou zijn.

Conclusie

56. De beroepen van [appellant sub 4A] en [appellant sub 4B], [appellant sub 8], [appellant sub 11] en [appellant sub 15] zijn niet-ontvankelijk. De beroepen van Interbest en IKEA Beheer, Gyas, [appellant sub 5] en VvE Vondellaan 186-312 zijn ongegrond.

In verband met het aan het slot van 21.9 overwogene zal de Afdeling in de einduitspraak beslissen op de beroepen van [appellant sub 1], [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B], [appellant sub 7] en anderen, het Gomarus College, Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen, [appellant sub 13] en [appellant sub 14].

Bestuurlijke lus

57. De Afdeling ziet in het belang bij een spoedige beëindiging van het geschil aanleiding de minister op de voet van artikel 8.51d van de Awb op te dragen de naar aanleiding van de beroepen van [appellant sub 1], [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] en Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen onder 21.9, 29.2, 35.6, 46.2 en 53.10 vermelde gebreken in het bestreden besluit te herstellen. Daartoe zal de Afdeling een termijn stellen. De minister dient daartoe met inachtneming van hetgeen onder 21.9, 29.2, 35.6, 46.2 en 53.10 is overwogen het besluit nader te motiveren en indien nodig nader onderzoek te verrichten, dan wel het bestreden besluit, zonder dat daarbij toepassing behoeft te worden gegeven aan afdeling 3.4 van de Awb, te wijzigen door vaststelling van een ander besluit. In het laatste geval dient de minister het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken.

De Afdeling ziet geen aanleiding om de minister in de gelegenheid te stellen het onder 36.7 geconstateerde gebrek te herstellen, nu de minister reeds een herberekening heeft uitgevoerd met de juiste uitgangspunten waaruit blijkt dat de vastgestelde hogere waarde ter plaatse van het Gomarus College gelijk blijft.

Proceskosten

58. Voor een proceskostenveroordeling voor Interbest en IKEA Beheer, [appellant sub 4A] en [appellant sub 4B], [appellant sub 5], Gyas, [appellant sub 8], VvE Vondellaan 186-312, [appellant sub 11] en [appellant sub 15] bestaat geen aanleiding.

In de eindspraak zal ten aanzien van [appellant sub 1], [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B], [appellant sub 7] en anderen, het Gomarus College, Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg en anderen, [appellant sub 13] en [appellant sub 14] worden beslist over de proceskosten en de vergoeding van het betaalde griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart de beroepen van [appellant sub 4A] en [appellant sub 4B], [appellant sub 8], [appellant sub 11] en [appellant sub 15] niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Interbest B.V. en IKEA Beheer B.V., [appellant sub 5A] en [appellant sub 5B], de vereniging Algemene Groninger Studenten Roeivereniging Gyas en de vereniging Vereniging van Eigenaren Vondellaan 186-312 ongegrond;

III. draagt de minister van Infrastructuur en Milieu op om binnen 24 weken na de verzending van deze tussenuitspraak de gebreken in het besluit van 29 september 2014 te herstellen en zo nodig het besluit te wijzigen, voor zover het betreft:

- het beroep van [appellant sub 1A] met inachtneming van overweging 46.2,
- het beroep van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] met inachtneming van overwegingen 29.2, 35.6 en 46.2,
- het beroep van stichting Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen en anderen met inachtneming van overwegingen 21.9 en 53.10,

en de Afdeling de uitkomst mede te delen en ingeval het besluit gewijzigd wordt, de wijziging van het besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en aan de Afdeling mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. J.C. Kranenburg, voorzitter, en mr. J. Hoekstra en mr. B.P.M. van Ravels, leden, in tegenwoordigheid van mr. D. Rietberg, griffier.

w.g. Kranenburg w.g. Rietberg
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 16 september 2015

725.