



Uitspraak 201607369/1/R6

Datum van uitspraak: woensdag 2 augustus 2017

Tegen: de minister van Infrastructuur en Milieu

Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig

Rechtsgebied: Ruimtelijke-orderingskamer - Tracé en wegverbreding

ECLI: **ECLI:NL:RVS:2017:2087**

Bij deze uitspraak is een [persbericht](#) uitgebracht.

201607369/1/R6.

Datum uitspraak: 2 augustus 2017

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B], beiden wonend te [woonplaats],
2. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik, gevestigd te Rotterdam,
3. [appellante sub 3], gevestigd te [plaats], en anderen,
4. [appellant sub 4] en anderen, allen wonend te [woonplaats],
5. [appellant sub 5] en anderen, allen wonend te [woonplaats],
6. [appellant sub 6], wonend te [woonplaats],
7. [appellante sub 7], gevestigd te [plaats], en anderen,
8. [appellant sub 8], wonend te [woonplaats],
9. BP Europa SE, gevestigd te Hamburg (Duitsland) (hierna: BP),
10. Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland, gevestigd te 's-Graveland, gemeente Wijdmeren (hierna: Natuurmonumenten),
11. Bewonersgroep Rodenrijs-West, gevestigd te Berkel en Rodenrijs, gemeente Lansingerland, en anderen,
12. [appellante sub 12], gevestigd te [plaats],
13. Stichting Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland, gevestigd te Rotterdam, en anderen (hierna: NMF en anderen),
14. [appellant sub 14], wonend te [woonplaats], en anderen,
15. Stichting Bewonersorganisatie Ommoord, gevestigd te Rotterdam, en anderen,
16. Vereniging tegen Milieubederf in en om het Nieuwe-Waterweggebied, gevestigd te Schiedam, en anderen (hierna: VTM en anderen),

en

de minister van Infrastructuur en Milieu,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 29 juni 2016 heeft de minister het tracébesluit "A16 Rotterdam" vastgesteld.

Tegen dit besluit zijn de beroepen gericht.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

Een aantal partijen heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 11 en 12 mei 2017, waar een aantal partijen is verschenen of zich heeft doen vertegenwoordigen. Ook de minister heeft zich ter zitting doen vertegenwoordigen.

Overwegingen

INLEIDING

1. Het tracébesluit ziet op de realisatie van een nieuwe Rijksweg A16 (hierna: de nieuwe A16), die de A13 ter hoogte van Rotterdam The Hague Airport verbindt met de bestaande A16 en A20 ter hoogte van het knooppunt Terbregseplein. Tussen Rotterdam The Hague Airport en de Ankie Verbeek-Ohrlaan wordt de nieuwe weg gecombineerd aangelegd met de N209 (Doenkade). Ter hoogte van de Bergweg Zuid buigt de weg af naar het zuiden om aan te sluiten op het Terbregseplein. Tussen de Bergweg Zuid en voorbij de rivier de Rotte, in het Lage Bergse Bos, ligt de weg in een ten opzichte van het maaiveld halfverdiepte tunnel.

2. De beroepen van appellanten zijn gericht tegen het tracébesluit. Naast de door de Afdeling ambtshalve te beoordelen ontvankelijkheid, dient de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden de rechtmatigheid van het besluit te beoordelen.

Na bespreking van de ontvankelijkheid, zal de Afdeling ingaan op de beroepsgronden over onderwerpen van algemene aard, zoals procedurele aspecten, alternatieven, het wegontwerp en de verkeersgegevens. Daarna worden de beroepsgronden besproken die zien op de gevolgen voor de luchtkwaliteit en geluidhinder. Vervolgens komen aan de orde de gevolgen voor de buisleidingstrook van nationaal belang, de Ecologische Hoofdstructuur, de weidevogels en het Vlinderstrikgebied. Aansluitend zal de Afdeling ingaan op de individuele beroepsgronden van de afzonderlijke appellanten. Ten slotte volgt een conclusie. Een en ander overeenkomstig de hieronder opgenomen inhoudsopgave.

3. De relevante regelgeving is opgenomen in de uitspraak dan wel, onder aanduiding van het betrokken onderwerp, in de bijlage bij deze uitspraak. De in de bijlage opgenomen regelgeving betreft de regelgeving geldend ten tijde van het bestreden besluit, tenzij anders in de bijlage is vermeld, en maakt deel uit van de uitspraak.

INHOUDSOPGAVE

A. ONTVANKELIJKHEID

A.1 BEWONERSGROEP RODENRIJS-WEST EN ANDEREN

A.2 [appellant sub 14] EN ANDEREN

A.3 NMF EN ANDEREN

A.4 [appellante sub 3] EN ANDEREN

B. INGETROKKEN BEROEPSGROND

C. PROCEDURELE BEROEPSGRONDEN

C.1 TERMIJNEN EN TOEPASSELIJKE PROCEDURE TRACÉWET

C.2 PARTICIPATIE EN BEHANDELING VAN ZIENSWIJZEN

C.3 INSPRAAKMOGELIJKHEDEN OVER ALTERNATIEVEN

D. INHOUDELIJKE BEROEPSGRONDEN

D.1 DE KEUZE VOOR DE AANLEG VAN EEN NIEUWE WEG

D.1.1 OPENBAAR VERVOER

D.1.2 VERBETERING VAN DE BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

D.1.3 BOS-VARIANT

D.1.4 AANLEG VAN DE A14

D.1.5 CONCLUSIE ALTERNATIEVENKEUZE

D.2 BEZWAREN WEGONTWERP

D.2.1 KRUISING N471

D.2.2 A13 BIJ OVERSCHIE

D.2.3 DIEPERE LIGGING VAN DE TUNNEL EN GLAZEN OVERKAPPING

D.2.4 BEZWAREN WEGONTWERP VAN STICHTING NATUURBESCHERMING VLINDERSTRIK

D.2.5 CONCLUSIE WEGONTWERP

D.3 BEZWAREN VERKEERSGEGEVENS

D.3.1 INLEIDING

D.3.2 BEZWAREN JUISTHEID VERKEERSCIJFERS

D.3.2.1 Verkeersmodel hoofdwegennet

D.3.2.2 Verkeersmodel onderliggend wegennet

D.3.2.3 Effecten van andere (tracé)besluiten

D.3.2.4 Overige betogen over de juistheid van de verkeerscijfers

- 6% verkeerstoename op het traject A13 Doenkade - Delft-Zuid

- 10% verkeersafname op het onderliggend wegennet

- Onderscheid tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet

- Verkeersaantrekkende werking en gebruik van de nieuwe A16

- Toekomstige ontwikkelingen en oorzaken filevorming

D.3.2.5 Conclusie juistheid verkeerscijfers

D.3.3 WAARDERING VERKEERSCIJFERS

D.3.3.1 Verkeersknelpunten rijkswegen

D.3.3.2 Verkeersknelpunten onderliggend wegennet

D.4 LUCHTKWALITEIT EN GELUID

D.4.1 LUCHTKWALITEIT

D.4.1.1 Algemeen

D.4.1.2 Opname in het NSL

D.4.1.3 Verlenging van het NSL

D.4.1.4 Grenswaarden

D.4.1.5 Besluit gevoelige bestemmingen

D.4.2 GELUID

D.4.2.1 Algemeen

D.4.2.2 [appellant sub 6]

D.4.2.3 [appellante sub 7] en anderen en de Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen

D.4.2.4 [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B]

D.4.2.5 [appellant sub 5] en anderen

D.4.3 GEVOLGEN WOON- EN LEEFKLIMAAT, GEZONDHEID EN SCHADE

D.5 BUISLEIDINGSTROOK

D.6 NATUUR EN FLORA & FAUNA

D.6.1 ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR

D.6.1.1 Toepasselijk beleid

D.6.1.2 Reële alternatieven

D.6.1.3 Omvang van de compensatieopgave

D.6.1.4 Realisatie van de compensatieopgave

- Nabijheidscriterium

- Locatie van de compensatie en zekerheid van uitvoering

D.6.1.5 Ecologische verbinding

D.6.2 BELANGRIJKE WEIDEVOGELGEBIEDEN

D.6.3 VERSTORING VAN BROEDENDE VOGELS BUITEN DE BELANGRIJKE WEIDEVOGELGEBIEDEN

D.6.4 OVERIGE BETOGEN OVER DE FFW

D.7 VLINDERSTRIK

D.8 OVERIGE BEROEPSGRONDEN

D.8.1 HET BEROEP VAN [appellant sub 4] EN ANDEREN VOOR HET OVERIGE

D.8.1.1 Algemeen

D.8.1.2 Archeologie

D.8.1.3 Tunnelveiligheidsplan

D.8.1.4 Tunneluitgang en boscomplex

D.8.1.5 Artikel 4, artikel 13, artikel 14 en artikel 15 van het tracébesluit

D.8.1.6 Schade en hinder

D.8.1.7 Financiële uitvoerbaarheid

D.8.2 HET BEROEP VAN [appellante sub 7] EN ANDEREN VOOR HET OVERIGE

D.8.2.1 Algemeen

D.8.2.2 Extra rijstrook A16

D.8.2.3 Gevolgen voor de waterhuishouding en hinder vanwege de aanleg

D.8.3 HET BEROEP [appellant sub 6] VOOR HET OVERIGE

D.8.4 HET BEROEP VAN [appellant sub 1A] EN [appellant sub 1B] VOOR HET OVERIGE

D.8.5 HET BEROEP VAN STICHTING NATUURBESCHERMING VLINDERSTRIK VOOR HET OVERIGE

D.8.6 HET BEROEP VAN [appellant sub 8]

D.8.7 HET BEROEP VAN [appellante sub 3] EN ANDEREN EN HET BEROEP VAN [appellante sub 12] VOOR HET OVERIGE

D.8.7.1 Algemeen

D.8.7.2 Ontsluiting Wildersekade

D.8.7.3 Verwerving gronden [appellante sub 12]

D.8.8 HET BEROEP VAN BP

D.9 INLASSEN ZIENSWIJZE

E. CONCLUSIE

F. PROCESKOSTEN

A. ONTVANKELIJKHEID

4. Ten aanzien van de beroepen van Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen en [appellant sub 14] en anderen heeft de minister opmerkingen gemaakt over de ontvankelijkheid. Deze zullen hierna worden behandeld. Voorts zal worden geoordeeld over de ontvankelijkheid van de beroepen van NMF en anderen en [appellante sub 3] en anderen.

5. De Afdeling stelt voorop dat uitsluitend belanghebbenden beroep kunnen instellen tegen een tracébesluit. De Afdeling verwijst hiertoe naar de artikelen 1:2, eerste lid, en 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Deze artikelen zijn opgenomen in de bijlage bij deze uitspraak. De wetgever heeft de eis van belanghebbendheid gesteld om te voorkomen dat een ieder, in welke hoedanigheid ook, of een persoon met slechts een ver verwijderd of indirect belang beroep zou kunnen instellen. Om als belanghebbende in de zin van de Awb te kunnen worden aangemerkt, dient een natuurlijk persoon een voldoende objectief en actueel, eigen, persoonlijk belang te hebben, dat hem in voldoende mate onderscheidt van anderen, en dat rechtstreeks wordt geraakt door het bestreden besluit.

A.1 BEWONERSGROEP RODENRIJS-WEST EN ANDEREN

6. De minister trekt in twijfel of de belangen van de in het beroepschrift van Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen genoemde natuurlijke personen rechtstreeks door het bestreden besluit worden geraakt. Daartoe stelt de minister dat er vanuit de woningen van deze personen geen zicht is op het tracégebied en bij de woningen niet voor een toename van geluidhinder hoeft te worden gevreesd gelet op de grote afstand tussen de woningen en het tracégebied en de tussenliggende stedelijke bebouwing.

6.1. Het beroepschrift van Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen is behalve namens de Bewonersgroep Rodenrijs-West tevens ingediend namens [appellant sub 11A] en [appellante sub 11B], thans woonachtig aan het [locatie 1], [appellant sub 11C], wonende aan de [locatie 2], [appellant sub 11D] en [appellante sub 11E], wonende aan de [locatie 3] en [appellant sub 11F], wonende aan de [locatie 4], allen wonend te Berkel en Rodenrijs.

6.2. De Afdeling stelt vast dat [appellant sub 11D] en [appellante sub 11E] gelet op de tussen hun woning en het tracégebied gelegen weilanden zicht hebben op het tracé van de nieuwe A16. Voorts acht de Afdeling niet uitgesloten dat gelet op de afstand tussen de woning van [appellant sub 11D] en het tracégebied van minder dan 1 kilometer in combinatie met het tussenliggende open agrarisch gebied ter plaatse van de woning van [appellant sub 11D] ruimtelijk relevante gevolgen van het tracébesluit kunnen worden ondervonden. Gelet hierop is de Afdeling van oordeel dat [appellant sub 11D] en [appellante sub 11E] belanghebbenden zijn bij het tracébesluit als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Awb en dat zij daartegen beroep kunnen instellen.

6.3. [appellant sub 11A], [appellante sub 11B], [appellant sub 11C] en [appellant sub 11F] wonen in het stedelijk gebied van de rand van de kern van Berkel en Rodenrijs op een afstand van ongeveer 1 kilometer of meer van het tracégebied. Gelet op de tussen hun woningen en het tracégebied aanwezige stedelijke bebouwing, acht de Afdeling niet aannemelijk dat deze natuurlijke personen bij hun woningen ruimtelijk relevante en ook in voldoende mate van anderen onderscheidende gevolgen, zoals geluidhinder, van het tracébesluit kunnen ondervinden.

Voor zover [appellant sub 11A], [appellant sub 11C] en [appellant sub 11F] nabij hun woningen en op andere delen van het onderliggend wegennet mogelijk met meer verkeer te maken krijgen als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16, gaat het naar het oordeel van de Afdeling om een gevolg dat in een te ver verwijderd verband tot het bestreden tracébesluit staat om daarbij een rechtstreeks betrokken belang van [appellant sub 11A], [appellant sub 11C] en [appellant sub 11F] aanwezig te kunnen achten.

Ook de stelling van [appellant sub 11A], [appellant sub 11C] en [appellant sub 11F] dat zij in de voorbereidende fase voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit persoonlijk zijn uitgenodigd voor

onder meer bewonersavonden en de zogenoemde gebiedstafels, kan geen grondslag vormen voor het oordeel dat zij belanghebbenden zijn bij het tracébesluit. Daartoe overweegt de Afdeling dat de personen die kunnen worden betrokken bij een participatietraject in het kader van een tracébesluit veel ruimer is dan de kring van beroepsgerechtigden. De Afdeling verwijst naar artikel 11, eerste lid, van de Tracéwet waar is vermeld dat door een ieder zienswijzen naar voren kunnen worden gebracht over een ontwerp-tracébesluit.

Het voorgaande leidt tot de conclusie dat [appellant sub 11A], [appellante sub 11B], [appellant sub 11C] en [appellant sub 11F] geen belanghebbenden zijn bij het tracébesluit 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.

6.4. Gelet op het vorenstaande is het beroep van Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 11A], [appellante sub 11B], [appellant sub 11C] en [appellant sub 11F], niet-ontvankelijk.

In de navolgende overwegingen wordt met Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen bedoeld Bewonersgroep Rodenrijs-West, zijnde een informele vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid, alsmede [appellant sub 11D] en [appellante sub 11E].

A.2 [appellant sub 14] EN ANDEREN

7. De minister stelt dat de vier natuurlijke personen die het beroepschrift van [appellant sub 14] en anderen hebben ondertekend geen belanghebbenden zijn bij het tracébesluit gelet op de afstand tussen hun woningen en tracégebied van meer dan 2 kilometer met tussenliggende stedelijke bebouwing.

Voor zover in het beroepschrift van [appellant sub 14] en anderen wordt gesteld dat het beroep tevens is ingesteld namens 1.271 bewoners van Rotterdam en omgeving, stelt de minister dat van deze personen bij het beroepschrift geen machtigingen zijn overgelegd waarin [appellant sub 14] en anderen zijn gemachtigd namens hen beroep in te stellen tegen het tracébesluit.

7.1. Het beroepschrift van [appellant sub 14] en anderen is ondertekend door [appellant sub 14], [appellant sub 14A], [appellant sub 14B] en [appellant sub 14C], allen wonend in Rotterdam op een afstand van meer dan 2 kilometer van het tracégebied. Naar het oordeel van de Afdeling is deze afstand te groot om van een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken belang te kunnen spreken. De in de nadere stukken alsmede ter zitting door [appellant sub 14] en anderen aangevoerde omstandigheid dat ook op een afstand van meer dan 2 kilometer van het tracégebied gevolgen kunnen worden ondervonden van de nieuwe A16, onder meer wat betreft luchtvervuiling, acht de Afdeling onvoldoende voor het oordeel dat de vier ondertekenaars van het beroepschrift een van andere ingezetenen van Rotterdam te onderscheiden belang hebben. Dit geldt eveneens voor de door [appellant sub 14] en anderen naar voren gebrachte stelling dat zij gebruik maken van de bos- en recreatiegebieden die door het tracé van de nieuwe A16 zullen worden doorkruist. Ook dergelijke omstandigheden vormen naar het oordeel van de Afdeling niet een voldoende onderscheidend en rechtstreeks bij het bestreden tracébesluit betrokken belang.

Het voorgaande leidt tot de conclusie dat [appellant sub 14], [appellant sub 14A], [appellant sub 14B] en [appellant sub 14C] geen belanghebbenden zijn bij het tracébesluit 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.

7.2. In het beroepschrift van [appellant sub 14] en anderen is voorts vermeld dat tevens beroep wordt ingesteld namens 1.271 bewoners van Rotterdam en omgeving. [appellant sub 14] en anderen hebben daartoe bij hun beroepschrift een namenlijst overgelegd. Omdat de namenlijst geen handtekeningen bevatte en daarop voorts niet was vermeld dat aan [appellant sub 14] en anderen machtiging werd verleend om beroep in te stellen tegen het tracébesluit, zijn [appellant sub 14] en anderen in de gelegenheid gesteld om aan te tonen dat zij bevoegd zijn namens 1.271 bewoners van Rotterdam en omgeving beroep in te stellen tegen het tracébesluit. [appellant sub 14] en anderen hebben in reactie daarop van zes van de op de bij het beroepschrift gevoegde namenlijst vermelde personen machtigingen overgelegd. Van de overige personen

vermeld op die namenlijst hebben [appellant sub 14] en anderen geen machtigingen overgelegd. Het beroep van [appellant sub 14] en anderen is dan ook niet-ontvankelijk, voor zover het beroep mede is ingesteld namens de bewoners van Rotterdam en omgeving vermeld op de bij het beroepschrift gevoegde namenlijst van wie geen machtigingen zijn overgelegd.

7.2.1. Wat betreft de zes personen van wie [appellant sub 14] en anderen machtigingen hebben overlegd, overweegt de Afdeling als volgt. De machtigingen zijn ondertekend door [appellant sub 14D], [appellant sub 14E], [appellant sub 14F], [appellant sub 14G], [appellant sub 14H] en [appellant sub 14I].

7.2.2. [appellant sub 14D], [appellant sub 14E], [appellant sub 14G], [appellant sub 14H] en [appellant sub 14I] wonen op maximaal enkele honderden meters van het tracégebied nabij het knooppunt Terbregseplein. Gelet hierop acht de Afdeling aannemelijk dat ter plaatse van hun woningen ruimtelijk relevante gevolgen van het tracébesluit kunnen worden ondervonden. De conclusie is dan ook dat [appellant sub 14D], [appellant sub 14E], [appellant sub 14G], [appellant sub 14H] en [appellant sub 14I] belanghebbenden zijn bij het tracébesluit en dat zij daartegen beroep kunnen instellen.

7.2.3. [appellant sub 14F] woont aan de [locatie 5] in de wijk Schiebroek in Rotterdam op ongeveer 1 kilometer van het tracégebied. Het gebied tussen de woning van [appellant sub 14F] en het tracégebied bevat stedelijke bebouwing. Door deze afstand en de tussenliggende stedelijke bebouwing acht de Afdeling niet aannemelijk dat ter plaatse van de woning van [appellant sub 14F] ruimtelijk relevante gevolgen van het tracébesluit kunnen worden ondervonden. [appellant sub 14F] heeft overigens geen feiten of omstandigheden aangevoerd in verband waarmee zou moeten worden geoordeeld dat ondanks de voornoemde afstand sprake is van een objectief en persoonlijk belang dat rechtstreeks door het bestreden besluit zou worden geraakt. Dit betekent dat [appellant sub 14F] geen belanghebbende is bij het tracébesluit en 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.

7.3. Gelet op het vorenstaande is het beroep van [appellant sub 14] en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 14], [appellant sub 14A], [appellant sub 14B], [appellant sub 14C] en [appellant sub 14F] alsmede voor zover ingesteld namens de bewoners van Rotterdam en omgeving genoemd in de bij het beroepschrift gevoegde namenlijst van wie geen machtigingen zijn overgelegd, niet-ontvankelijk.

In de navolgende overwegingen worden [appellant sub 14] en anderen aangeduid als [appellant sub 14D] en anderen, waaronder worden begrepen [appellant sub 14D], [appellant sub 14E], [appellant sub 14G], [appellant sub 14H] en [appellant sub 14I].

A.3 NMF EN ANDEREN

8. Het beroepschrift van NMF en anderen is ingediend namens verschillende rechtspersonen en natuurlijke personen, waaronder [appellant sub 13A], [appellant sub 13B] en [appellant sub 13C]. Over de belanghebbendheid van deze natuurlijke personen overweegt de Afdeling als volgt.

8.1. In de nadere memorie van 4 april 2017, ingekomen bij de Afdeling op 5 april 2017 hebben NMF en anderen vermeld dat [appellant sub 13A] is verhuisd en dat zij daarom niet langer als belanghebbende kan worden aangemerkt. Gelet hierop ziet de Afdeling aanleiding het beroep van NMF en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 13A] niet-ontvankelijk te verklaren.

8.2. [appellant sub 13B] en [appellant sub 13C] wonen aan de [locatie 6] en de [locatie 7] te Rotterdam op ongeveer 1 kilometer van het tracégebied. Het gebied tussen de woningen van [appellant sub 13B] en [appellant sub 13C] en het tracégebied bevat stedelijke bebouwing. De Afdeling acht een afstand van ongeveer 1 kilometer in combinatie met tussenliggende stedelijke bebouwing in beginsel onvoldoende om te kunnen spreken van een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken belang. [appellant sub 13B] en [appellant sub 13C] hebben ter onderbouwing van hun belang bij het instellen van beroep gewezen op het belang dat zij hechten aan het behoud van de bos- en recreatiegebieden in hun regio, waaronder het Lage Bergse Bos en het Schiebroekse park. Hiermee onderscheiden zij zich naar het oordeel van de Afdeling echter in onvoldoende mate van willekeurige andere inwoners van de regio Rotterdam. De Afdeling ziet in

hetgeen [appellant sub 13B] en [appellant sub 13C] hebben aangevoerd dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat ondanks de afstand tussen hun woningen en het tracégebied een objectief en persoonlijk belang van hen rechtstreeks door het tracébesluit wordt geraakt.

8.3. Gelet op het vorenstaande is het beroep van NMF en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 13A], [appellant sub 13B] en [appellant sub 13C], niet-ontvankelijk.

In de navolgende overwegingen wordt met NMF en anderen bedoeld Stichting Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland, Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik, Stichting Bewonersorganisatie Ommoord, Bewonersorganisatie vereniging Terbregge's Belang, Stichting Bewonersorganisatie 110-Morgen, Stichting Rotte-Verband, Belangenvereniging Hillegersberg-Bergse Bos, [appellant sub 13D] en [appellant sub 13E].

A.4 [appellante sub 3] EN ANDEREN

9. In het beroepschrift van [appellante sub 3] en anderen is vermeld dat het beroepschrift wordt ingediend namens [appellante sub 3], [appellante sub 3A] en [appellant sub 3B] alsmede namens de bewoners en bedrijven aan de Wildersekade te Rotterdam. Bij het beroepschrift zijn machtigingen overgelegd van verschillende bewoners en bedrijven aan de Wildersekade.

9.1. Op de machtigingen die bij het beroepschrift zijn gevoegd is vermeld dat machtiging wordt verleend aan "[appellant sub 3B] en advocaat inzake ont-/afsluiting Wildersekade / Bonfut". Deze machtigingen zijn ondertekend op 24 november 2014 met het oog op het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Lansingerland van 14 oktober 2014, bij welk besluit een aantal samenhangende maatregelen is getroffen die tot strekking hebben de Bonfut te Berkel en Rodenrijs af te sluiten voor doorgaand verkeer. In de tegen dit besluit gevoerde beroepsprocedure bij de rechtbank Rotterdam en het daaropvolgende hoger beroep bij de Afdeling heeft [appellant sub 3B] de op 24 november 2014 ondertekende machtigingen overgelegd. Uit deze machtigingen blijkt niet dat [appellant sub 3B] ook bevoegd is beroep in te stellen tegen het thans bestreden tracébesluit. De enkele omstandigheid dat het tracébesluit volgens [appellant sub 3B] eveneens gevolgen heeft voor de ontsluiting van de bewoners en bedrijven aan de Wildersekade acht de Afdeling hiervoor onvoldoende. Uit de overgelegde machtigingen dient ondubbelzinnig te blijken dat deze zijn verleend met het oog op het instellen van beroep tegen het thans bestreden tracébesluit. Dat is ten aanzien van de bij het beroepschrift overgelegde machtigingen, mede gelet op de omstandigheid dat deze machtigingen dateren uit 2014, naar het oordeel van de Afdeling niet het geval.

9.2. Daartoe in de gelegenheid gesteld, heeft [appellant sub 3B] bij brief van 3 april 2017 verschillende nieuwe machtigingen overgelegd. Daarbij is een machtiging gevoegd van [appellant sub 3C] met een uittreksel uit het handelsregister van [bedrijf]. De Afdeling stelt vast dat deze (rechts)persoon niet was genoemd in het beroepschrift en van hem geen machtiging was overgelegd bij het ingediende beroepschrift. Nu binnen de beroepstermijn niet bekend was dat tevens beroep werd ingesteld namens [appellant sub 3C] en [bedrijf], is het beroep van [appellante sub 3] en anderen, voor zover ingesteld namens [appellant sub 3C] en [bedrijf], niet-ontvankelijk.

9.3. Voorts zijn machtigingen overgelegd van [appellant sub 3D] en [appellant sub 3E]. Op beide machtigingen is vermeld dat deze personen werkzaam zijn aan de Wildersekade. De enkele omstandigheid dat deze personen werkzaam zijn aan de Wildersekade gelegen nabij het tracégebied is onvoldoende om als belanghebbende in de zin van de Awb te kunnen worden aangemerkt. Nu geen omstandigheden zijn aangevoerd op grond waarvan kan worden geoordeeld dat een objectief en persoonlijk belang van [appellant sub 3D] en [appellant sub 3E] rechtsreeks door het bestreden tracébesluit wordt geraakt, is de Afdeling van oordeel dat [appellant sub 3D] en [appellant sub 3E] geen belanghebbenden zijn bij het tracébesluit 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.

9.4. Gelet op het vorenstaande is het beroep van [appellante sub 3] en anderen, voor zover ingesteld namens [appellant sub 3C], [bedrijf], [appellant sub 3D], [appellant sub 3E], alsmede namens bewoners en bedrijven aan de Wildersekade van wie uitsluitend machtigingen uit 2014 zijn overgelegd, niet-ontvankelijk.

In de navolgende overwegingen wordt met [appellante sub 3] en anderen bedoeld [appellante sub 3], [appellant sub 3B], [appellante sub 3A], alsmede de personen en bedrijven aan de Wildersekade van wie bij brief van 3 april 2017 nieuwe machtigingen zijn overgelegd, te weten: [appellante sub 3F], [appellante sub 3G], [appellant sub 3H], [appellant sub 3I], [appellante sub 3J], [appellant sub 3K], [appellant sub 3L], [appellante sub 3M] en [appellant sub 3N].

B. INGETROKKEN BEROEPSGROND

10. NMF en anderen hebben hun beroepsgrond dat het tracébesluit is vastgesteld in strijd met artikel 5, eerste lid, van de richtlijn 2001/42/EG en artikel 7.7 van de Wet milieubeheer ter zitting ingetrokken.

C. PROCEDURELE BEROEPSGRONDEN

C.1 TERMIJNEN EN TOEPASSELIJKE PROCEDURE TRACÉWET

11. [appellant sub 5] en anderen wijzen erop dat het proces van besluitvorming voor het tracébesluit reeds in 2005 is aangevangen met de terinzagelegging van de "Startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam" (hierna: startnotitie) in november 2005. Nadien is in vervolg op de startnotitie in augustus 2009 de "Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam" (hierna: MER) ter inzage gelegd. Volgens [appellant sub 5] en anderen had de minister gelet op het bepaalde in de artikelen 8 en 9 van de destijds geldende Tracéwet (hierna: Tracéwet (oud)) vervolgens uiterlijk op 19 februari 2010 een standpunt over het project moeten innemen. Aan deze dwingende termijn heeft de minister niet voldaan, aldus [appellant sub 5] en anderen. Zij stellen zich op het standpunt dat de minister na overschrijding van de volgens hen dwingende termijnen uit de Tracéwet (oud) het besluitvormingsproces voor de nieuwe A16 niet had mogen voortzetten. Het besluitvormingsproces had volgens [appellant sub 5] en anderen op basis van hoofdstuk II van de op 1 januari 2012 in werking getreden wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten (hierna: Wijzigingswet) opnieuw moeten worden gestart met het nemen van een startbeslissing en het uitvoeren van een verkenning. De stelling van de minister dat gelet op het in artikel III van de Wijzigingswet opgenomen overgangsrecht hoofdstuk II van de op 1 januari 2012 in werking getreden Tracéwet op het onderhavige project niet van toepassing is, achten [appellant sub 5] en anderen onjuist. Volgens hen is het overgangsrecht neergelegd in artikel III van de Wijzigingswet niet van toepassing op projecten waarvoor de termijnen uit de artikelen 8 en 9 van de Tracéwet (oud) zijn overschreden. Daartoe voeren zij aan dat indien het overgangsrecht ook zou zijn bedoeld voor dergelijke projecten, de wetgever de termijnen uit onder meer de artikelen 8 en 9 van de Tracéwet (oud) gelet op het dwingende karakter daarvan in artikel III van de Wijzigingswet expliciet buiten toepassing had moeten verklaren.

11.1. Anders dan [appellant sub 5] en anderen veronderstellen zijn de in de artikelen 8 en 9 van de Tracéwet (oud) vervatte termijnen geen dwingende termijnen, maar termijnen van orde. De Afdeling verwijst hiertoe naar haar uitspraak van 3 december 2008, [ECLI:NL:RVS:2008:BG5896](#) waarin is overwogen dat aan een overschrijding van deze termijnen, behoudens de verplichting dit mee te delen aan de Staten-Generaal, geen rechtsgevolgen verbonden zijn. De keuze van de minister om na de overschrijding van de in de artikelen 8 en 9 van de Tracéwet (oud) vervatte termijnen het besluitvormingsproces voor de nieuwe A16 voort te zetten, vormt - anders dan [appellant sub 5] en anderen betogen - dan ook geen misbruik van bevoegdheid en is evenmin in strijd met de Tracéwet (oud) dan wel de rechtszekerheid.

11.2. Wat betreft de vraag of voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit voor de nieuwe A16 overeenkomstig hoofdstuk II van de op 1 januari 2012 in werking getreden Tracéwet een startbeslissing had moeten worden genomen en een verkenning had moeten worden uitgevoerd, overweegt de Afdeling als volgt. In het overgangsrecht neergelegd in artikel III, eerste lid, van de Wijzigingswet is bepaald dat indien door de minister een beslissing is genomen op grond van artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet (oud), onder meer hoofdstuk II van de Tracéwet zoals die luidt na de inwerkingtreding van de Wijzigingswet niet van toepassing is op het desbetreffende project. De minister heeft ter zitting gesteld dat de startnotitie uit 2005 dient te worden aangemerkt als een aanvangsbeslissing als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet (oud), omdat de startnotitie impliceert dat de verkenningsfase voor het project is afgerond en dat de procedure ten aanzien van de aanleg van de nieuwe hoofdweg aanvangt. De Afdeling acht dit standpunt van de minister juist. Gelet

hierop stelt de Afdeling vast dat voor het onderhavige project reeds voor de inwerkingtreding van de Wijzigingswet een aanvangsbeslissing was genomen als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet (oud). Dit heeft tot gevolg dat op basis van het overgangsrecht neergelegd in artikel III, eerste lid, van de Wijzigingswet hoofdstuk II van de op 1 januari 2012 in werking getreden en thans geldende Tracéwet niet van toepassing is op het onderhavige project.

Het betoog van [appellant sub 5] en anderen dat artikel III, eerste lid, van de Wijzigingswet niet geldt voor projecten waarvoor de in de artikelen 8 en 9 van de Tracéwet (oud) vervatte termijnen zijn overschreden, volgt de Afdeling niet. Dit betoog is blijkens het verhandelde ter zitting gestoeld op de opvatting dat de termijnen uit de artikelen 8 en 9 van de Tracéwet (oud) fatale termijnen zijn. Zoals hiervoor onder 11.1 is overwogen, zijn de door [appellant sub 5] en anderen genoemde termijnen uit de Tracéwet (oud) termijnen van orde en zijn aan de overschrijding daarvan dan ook geen rechtsgevolgen verbonden. Reeds om die reden bestond er voor de wetgever geen noodzaak om in het overgangsrecht opgenomen in artikel III van de Wijzigingswet expliciet te bepalen dat dit overgangsrecht ook geldt voor projecten waarvoor de termijnen uit de Tracéwet (oud) zijn overschreden.

Gelet op het vorenstaande concludeert de Afdeling dat de minister niet was gehouden voor het onderhavige project een startbeslissing te nemen en een verkenning uit te voeren als bedoeld in hoofdstuk II van op 1 januari 2012 in werking getreden en thans geldende Tracéwet.

11.3. Nu het eerste lid van het in artikel III van de Wijzigingswet neergelegde overgangsrecht reeds op het onderhavige project van toepassing is, laat de Afdeling de in het beroepsschrift van [appellant sub 5] en anderen aan de orde gestelde vraag of de minister op basis van het tweede lid van artikel III van de Wijzigingswet terecht heeft geconcludeerd dat hoofdstuk II van de op 1 januari 2012 in werking getreden Tracéwet niet van toepassing is op het onderhavige project, in deze uitspraak buiten inhoudelijke bespreking.

11.4. De betogen falen.

C.2 PARTICIPATIE EN BEHANDELING VAN ZIENSWIJZEN

12. [appellant sub 4] en anderen en Stichting Bewonersorganisatie Ommoord en anderen stellen dat voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit onvoldoende mogelijkheden tot overleg en participatie zijn geboden. Stichting Bewonersorganisatie Ommoord en anderen wijzen daartoe in het bijzonder op de gehouden "gebiedstafels", waar omwonenden en andere belanghebbenden hun ideeën over de inpassing van de nieuwe snelweg in de omgeving naar voren konden brengen. Volgens hen werd bij de gebiedstafels onvoldoende tijd geboden voor inspraak en participatie en werden alternatieve voorstellen voor de inpassing van de weg niet serieus genomen. Hier is volgens hen ook op gewezen bij de evaluatie van de gebiedstafels. Verder stellen Stichting Bewonersorganisatie Ommoord en anderen dat in de nota van antwoord de over het ontwerp-tracébesluit naar voren gebrachte zienswijzen niet altijd correct zijn weergegeven, waardoor zij zich ook op dit punt niet gehoord voelen.

12.1. De Afdeling stelt vast dat het tracébesluit, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11, eerste lid, van de Tracéwet, met toepassing van afdeling 3.4 van de Awb is voorbereid. Daartoe is het ontwerp-tracébesluit vanaf 25 september 2015 voor de duur van zes weken ter inzage gelegd om een ieder de mogelijkheid te bieden zienswijzen over het ontwerp naar voren te brengen. De Afdeling stelt vast dat overigens ook andere mogelijkheden van overleg en participatie zijn geboden, waaronder de gehouden "gebiedstafels". Uit de kanttekeningen die Stichting Bewonersorganisatie Ommoord en anderen bij het verloop en de uitkomst daarvan hebben gemaakt, heeft de Afdeling niet de overtuiging verkregen dat niet een voldoende reële mogelijkheid is geboden om ideeën over de inpassing van de nieuwe snelweg naar voren te brengen. De Afdeling ziet in dit betoog dan ook geen grond voor het verbinden van gevolgen aan de rechtmatigheid van het vastgestelde tracébesluit.

Verder overweegt de Afdeling dat de Awb, waaronder het in artikel 3:46 van de Awb neergelegde motiveringsvereiste, zich er niet tegen verzet dat zienswijzen samengevat en in andere bewoordingen worden weergegeven. Dat in de nota van antwoord voorts niet ieder argument ter ondersteuning van de zienswijze is weergegeven, is op zichzelf geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit niet voldoende is

gemotiveerd.

12.2. De betogen falen.

C.3 INSPRAAKMOGELIJKHEDEN OVER ALTERNATIEVEN

13. NMF en anderen betogen dat voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit geen reële mogelijkheden voor inspraak zijn geboden. Volgens hen stond de keuze voor de aanleg van een nieuwe wegverbinding die de A13, vanaf de aansluiting Rotterdam Airport, verbindt met de A16 bij het Terbregseplein vanaf het begin van het besluitvormingsproces vast en is geen inspraak geboden op een moment dat nog invloed kon worden uitgeoefend op de besluitvorming. Zij verwijzen daartoe naar de startnotitie uit november 2005 waarin volgens hen reeds de keuze is gemaakt voor de aanleg van de nieuwe A16. In de startnotitie en de daaropvolgende documenten, zoals het MER, zijn volgens NMF en anderen vervolgens uitsluitend varianten op en geen alternatieven voor de nieuwe A16 onderzocht, waarbij zij onder meer wijzen op alternatieven gericht op het vergroten van de capaciteit van het onderliggend wegennet en het aanpassen van het openbaar vervoer. Gelet hierop is volgens NMF en anderen niet voldaan aan de voorwaarden voor inspraak neergelegd in artikel 6, vierde lid, van het Verdrag van Aarhus en Richtlijn 2011/92/EU (hierna: de M.e.r.-richtlijn) en is het tracébesluit volgens hen voorts vastgesteld in strijd met het ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit in artikel 7.23, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer neergelegde vereiste dat een MER een beschrijving bevat van de voor de voorgenomen activiteit redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven.

13.1. Het besluitvormingsproces voor de aanleg van de nieuwe A16 is in 2005 gestart met het opstellen van de startnotitie die van 15 november 2005 tot en met 12 december 2005 ter inzage heeft gelegen. De omstandigheid dat in de startnotitie is vermeld dat voor het project Rijksweg 13/16 Rotterdam één oplossingsrichting wordt onderzocht, namelijk de aanleg van een nieuwe wegverbinding die de A13 vanaf de aansluiting Rotterdam Airport verbindt met de A16 bij het Terbregseplein, betekent echter niet dat over andere mogelijke alternatieven - zoals het vergroten van de capaciteit van het onderliggend wegennet en het aanpassen van het openbaar vervoer - geen reële mogelijkheden voor inspraak zijn geboden. Zoals de minister ter zitting heeft toegelicht, is in de startnotitie een eerste aanzet geleverd voor een oplossing voor de verkeersproblematiek in de regio Rotterdam in de vorm van de aanleg van een nieuwe wegverbinding tussen de A13 en de A16 bij Rotterdam. Appellanten hebben tijdens de periode dat de startnotitie ter inzage heeft gelegen hierop hun reactie kunnen geven. In bijlage 2 bij de "Richtlijnen Trajectnota/MER Rijksweg 13/16" van april 2006 is inhoudelijk gereageerd op verschillende in de inspraakreacties aangedragen alternatieven. Vervolgens is in 2008 ter voorbereiding op het op te stellen MER de "Variantennota Rijksweg 13/16" (hierna: variantennota) opgesteld. Bij deze variantennota zijn onderzoeken van Goudappel Coffeng gevoegd waarin is berekend wat het probleemoplossend vermogen is van alternatieve maatregelen, zoals het optimaliseren van het openbaar vervoer en het beter benutten en aanpassen van de bestaande infrastructuur. Het MER is vervolgens samen met de variantennota van 25 augustus 2009 tot en met 5 oktober 2009 ter inzage gelegd. In de "Nota van Antwoord zienswijzen Trajectnota/MER A13/16 Rotterdam" zijn de zienswijzen die over het MER en de variantennota naar voren zijn gebracht, waaronder de zienswijzen die betrekking hebben op mogelijke alternatieven voor de aanleg van de nieuwe A16, inhoudelijk besproken.

Gelet op het vorenstaande concludeert de Afdeling dat op verschillende momenten in het besluitvormingsproces zienswijzen naar voren konden worden gebracht over alternatieven voor de aanleg van de nieuwe A16, welke zienswijzen inhoudelijk in de besluitvorming zijn meegewogen. Het betoog van NMF en anderen dat in een vroegtijdig stadium bepalende keuzes zijn gemaakt die aan het voorliggende tracébesluit ten grondslag liggen en waarover geen inspraak heeft plaatsgevonden op een moment dat deze nog daadwerkelijk invloed konden hebben op de besluitvorming, mist naar het oordeel van de Afdeling dan ook feitelijke grondslag. Ook de stelling van NMF en anderen dat in het kader van het MER uitsluitend varianten op en geen alternatieven voor de nieuwe A16 zijn onderzocht, mist gelet op de door Goudappel Coffeng ten behoeve van het MER verrichte onderzoeken feitelijke grondslag. Hetgeen NMF en anderen hebben aangevoerd biedt dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit is vastgesteld in strijd met artikel 7.23, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer, dan wel het Verdrag van Aarhus en de M.e.r.-richtlijn, nog daargelaten de vraag of daaraan rechtstreekse werking toekomt.

De betogen falen.

D. INHOUDELIJKE BEROEPSGRONDEN

D.1 DE KEUZE VOOR DE AANLEG VAN EEN NIEUWE WEG

14. Verschillende appellanten stellen zich op het standpunt dat geen noodzaak bestaat voor het aanleggen van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en A16 bij Rotterdam. Zij hebben hiertoe verschillende alternatieven aangedragen die volgens hen een betere oplossing bieden voor de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in de regio Rotterdam, zoals het beter benutten van het openbaar vervoer, het verbeteren van de bestaande infrastructuur, het uitvoeren van de zogenoemde BOS-variant dan wel de aanleg van de nieuwe rijksweg A14. In het onderstaande zal de Afdeling beoordelen of hetgeen appellanten betogen aanknopingspunten biedt voor het oordeel dat de door de minister gemaakte afweging van de alternatieven op onjuiste gegevens dan wel op een zodanige onevenwichtige afweging van de betrokken belangen is gebaseerd dat moet worden geoordeeld dat de minister niet in redelijkheid voor de aanleg van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en A16 bij Rotterdam heeft kunnen kiezen. De Afdeling tekent hierbij aan dat de enkele omstandigheid dat appellanten een andere alternatievenkeuze voorstaan dan de minister op zich beschouwd onvoldoende is voor het oordeel dat de gemaakte afweging onzorgvuldig of onredelijk is.

D.1.1 OPENBAAR VERVOER

15. VTM en anderen, [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 5] en anderen betogen dat met het beter benutten van het openbaar vervoer de bereikbaarheid van de regio Rotterdam reeds afdoende kan worden verbeterd. VTM en anderen verwijzen in dit verband naar het onderzoek "Bouwen aan een groene metropool" van Milieudefensie uit mei 2011.

15.1. In de variantennota uit 2008 is een onderzoeksrapport opgenomen van Goudappel Coffeng waarin de effecten zijn beschreven op de verkeersintensiteiten op het rijkswegennet indien in en rond de regio Rotterdam verschillende maatregelen worden getroffen om het openbaar vervoer te verbeteren. De maatregelen die zijn onderzocht zijn onder meer het invoeren van een hogere frequentie van intercitytreinen, het toevoegen van nieuwe stations, de realisatie van een frequente en directe stoptreindienst tussen Gouda en Hoek van Holland, het verbeteren van het verknopen van het tramnet en het doortrekken van de tramlijn naar Bergschenhoek alsmede het realiseren van extra P&R voorzieningen. Goudappel Coffeng concludeert dat deze maatregelen, ook wel genoemd het OV-scenario, nauwelijks effect hebben op het autogebruik. Het OV-scenario leidt op de A13 en de A20 tot een afname van de verkeersintensiteit van ongeveer 0% tot 1% in de spitsuren, aldus Goudappel Coffeng. De effecten van het OV-scenario op de doorstromingsproblemen op de A13 en de A20 en de leefbaarheidsproblemen in de omgeving zijn volgens Goudappel Coffeng dan ook verwaarloosbaar klein. VTM en anderen, [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 5] en anderen hebben de juistheid van de onderzoeksresultaten van Goudappel Coffeng als zodanig niet bestreden.

VTM en anderen hebben onder verwijzing naar het onderzoek van Milieudefensie uit 2011 betoogd dat zij een andere aanpak van het mobiliteitsprobleem in de regio Rotterdam voorstaan waarbij het primaat meer bij het openbaar vervoer wordt gelegd dan op de wijze die door Goudappel Coffeng is onderzocht. De minister heeft toegelicht dat een dergelijke totaal andere aanpak van het mobiliteitsprobleem niet overeenstemt met de politieke keuze om naast het openbaar vervoer te blijven investeren in het verbeteren van de weginfrastructuur in Nederland. In de nota van antwoord bij het tracébesluit is in dit verband toegelicht dat weginfrastructuur een noodzakelijke vorm van infrastructuur blijft naast het openbaar vervoer, omdat het wegverkeer - anders dan het openbaar vervoer - gericht is op flexibiliteit en op het afleggen van reisafstanden waar het openbaar vervoer bedrijfseconomisch niet haalbaar is. De Afdeling ziet gelet op deze politieke keuze en op de toelichting in de nota van antwoord hierover geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het uitsluitend verrichten van investeringen in het openbaar vervoer in dit geval geen volwaardig alternatief vormt voor de aanleg van nieuwe weginfrastructuur.

De betogen falen.

D.1.2 VERBETERING VAN DE BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

16. VTM en anderen en [appellante sub 7] en anderen betogen dat voor een verbetering van de doorstroming van het verkeer in de regio Rotterdam had kunnen worden volstaan met het treffen van maatregelen aan de bestaande infrastructuur, waaronder het uitbreiden van de capaciteit van de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein al dan niet in combinatie met het vergroten van de capaciteit van het onderliggend wegennet. Volgens VTM en anderen is onvoldoende onderzocht of met deze maatregelen het beoogde doel, te weten het verbeteren van de doorstroming en de leefbaarheid in de regio Rotterdam, kan worden bereikt.

16.1. In het bij de variantennota gevoegde onderzoeksrapport van Goudappel Coffeng is doorgerekend wat de effecten zijn indien de bestaande infrastructuur in en rond de regio Rotterdam wordt aangepast en beter wordt benut. Het uitbreiden van de capaciteit van de A13 en A20 bij Rotterdam, bijvoorbeeld door middel van een verbreding van het aantal rijstroken, is volgens Goudappel Coffeng niet realistisch gelet op het aanzienlijke aantal woningen dat hiervoor moet worden gesloopt. In de nota van antwoord bij het tracébesluit is in dit verband voorts vermeld dat de omgeving van de A20 in de huidige situatie reeds een hoge milieubelasting ondervindt, die met de verbreding van de A20 zal toenemen in plaats van afnemen. De maatregelen op het onderliggend wegennet, zoals een verbreding van de N209 en de N471, hebben, zo concludeert Goudappel Coffeng, met name lokaal effect en lossen de knelpunten op het hoofdwegennet niet op. VTM en anderen en [appellante sub 7] en anderen hebben niet concreet gemaakt waarom voorgaande conclusies van Goudappel Coffeng onjuist dan wel onvolledig zouden zijn. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding te twijfelen aan het standpunt van de minister dat het beter benutten en uitbreiden van de bestaande infrastructuur op zich beschouwd onvoldoende soelaas biedt voor de bestaande verkeers- en leefbaarheidsproblemen in de regio Rotterdam.

De betogen falen.

D.1.3 BOS-VARIANT

17. VTM en anderen wijzen verder op de zogenoemde BOS-variant. Deze variant, ook wel genoemd de Portway-variant, omvat de omlegging van de A13 ter hoogte van Overschie met een tunnel door het Zestienhovensepark, de verbreding en gedeeltelijke ondertunneling van de A20 ter hoogte van Rotterdam Noord en de aanleg van een regionale weg tussen Bergschenhoek en Terbregge. Volgens VTM en anderen draagt deze variant met name bij aan een verbetering van de leefbaarheid in de regio Rotterdam.

17.1. In de nota van antwoord bij het tracébesluit is vermeld dat de BOS-variant op vrijwel alle verkeerscriteria slechter scoort dan de nieuwe A16 en € 400 miljoen euro duurder is dan de aanleg van de nieuwe A16. De BOS-variant leidt weliswaar ertoe dat het woon- en leefmilieu in Overschie zal verbeteren, maar de leefbaarheidsproblemen worden ten dele verplaatst naar het noordelijke deel van Rotterdam. Verder is in de nota van antwoord vermeld dat de BOS-variant op drie van de vier projectdoelstellingen niet of slechts in zeer beperkte mate kan voldoen. De Afdeling stelt vast deze conclusies in de nota van antwoord overeenkomen met de resultaten van het onderzoek dat adviesbureaus Arcadis, Witteveen+Bos en Goudappel Coffeng hebben uitgevoerd naar de effecten van de zogenoemde Portway-variant. Deze onderzoeksresultaten zijn neergelegd in het rapport "Beoordeling Portway variant t.b.v. beantwoording zienswijze BVHBB op A13/16" van 1 september 2011. Gelet hierop en nu VTM en anderen hun stelling dat de BOS-variant een geschikt alternatief vormt voor de aanleg van de nieuwe A16 - afgezien van de enkele ter zitting ingenomen stelling dat deze variant bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in de regio Rotterdam - niet nader hebben geconcretiseerd, ziet de Afdeling in het aangevoerde geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het uitvoeren van de BOS-variant in vergelijking met de aanleg van de nieuwe A16 onvoldoende doelmatig is voor het oplossen van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in de regio Rotterdam.

Het betoog faalt.

D.1.4 AANLEG VAN DE A14

18. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik heeft ter zitting voorts gewezen op de aanleg van de A14, die

volgens de stichting een kansrijk alternatief vormt voor de aanleg van de nieuwe A16.

18.1. In de "Nota van Antwoord zienswijzen Trajectnota/MER A13/16 Rotterdam" is vermeld dat de effecten van de aanleg van de A14 verschillende keren zijn onderzocht, onder meer in het kader van de besluitvorming over het tracébesluit "A4 Delft-Schiedam". Volgens de nota biedt de nieuwe A14 geen soelaas voor het oplossen van de problemen op het wegennet tussen Rotterdam en Den Haag en in het noordelijke deel van de regio Rotterdam. Voorts is vermeld dat de aanleg van de nieuwe A14 grote inpassingsproblemen met zich brengt in het gebied van de gemeente Lansingerland. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik heeft niet onderbouwd waarom de aanleg van de A14 in dit geval desondanks een geschikt alternatief zou kunnen vormen. De Afdeling ziet in de pas ter zitting aangevoerde en niet onderbouwde stelling van Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik geen aanleiding voor het oordeel dat de minister de aanleg van de A14 niet in redelijkheid als alternatief heeft kunnen afwijzen.

D.1.5 CONCLUSIE ALTERNATIEVENKEUZE

19. Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen, ziet de Afdeling in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de door de minister gemaakte afweging van de alternatieven op onjuiste gegevens is gebaseerd. Het aangevoerde biedt evenmin grond voor het oordeel dat het besluit is gebaseerd op een zodanige onevenwichtige afweging van de betrokken belangen dat moet worden geoordeeld dat de minister niet in redelijkheid voor de aanleg van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en A16 bij Rotterdam heeft kunnen kiezen.

D.2 BEZWAREN WEGONTWERP

20. Verschillende appellanten hebben beroepsgronden aangevoerd over het wegontwerp van de nieuwe A16.

D.2.1 KRUISING N471

21. Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen richten zich tegen de ligging en vormgeving van het tracé van de nieuwe A16 bij de kruising met de N471. Zij betogen dat het tracé bij deze kruising dusdanig afwijkt van de in het MER onderzochten tracévarianten dat de gegevens in het MER zonder aanvulling daarop niet meer ten grondslag kunnen worden gelegd aan de besluitvorming over het project. Zij wijzen er daartoe op dat in het MER de milieueffecten van 6 tracévarianten zijn onderzocht. In vergelijking met de in het MER onderzochte varianten is het vastgestelde tracé bij de kruising met de N471 tot 100 meter in noordelijke richting verschoven, aldus Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen. Deze verschuiving in combinatie met de ter plaatse voorziene verhoogde ligging van de nieuwe A16 op ongeveer 5 tot 8 meter boven het maaiveld, leidt volgens Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen tot dusdanige andere milieueffecten dan in het MER is onderzocht, dat moet worden geconcludeerd dat het MER redelijkerwijs niet meer aan het tracébesluit ten grondslag kon worden gelegd. Dit heeft tot gevolg dat het tracébesluit is vastgesteld in strijd met artikel 7.36a, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer, aldus Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen.

Voor zover de minister erop wijst dat bij de in het MER onderzochte tracévarianten 4 en 7 wel is uitgegaan van een noordelijke ligging van het tracé bij de kruising met de N471, wijzen Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen erop dat bij deze tracévarianten ervan is uitgegaan dat de nieuwe A16 bij de kruising met de N471 verdiept wordt aangelegd in de vorm van een tunnel dan wel een betonnen bak onder het maaiveld. Nu het vastgestelde tracé de N471 niet ondergronds maar op ongeveer 5 tot 8 meter boven het maaiveld kruist, zullen de milieueffecten van de nieuwe A16 onder meer wat betreft zicht- en geluidhinder wezenlijk verschillen van de milieueffecten van de in het MER onderzochte tracévarianten 4 en 7, aldus Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen.

21.1. Zoals de Afdeling in de uitspraak van 27 april 2011, [ECLI:NL:RVS:2011:BQ2688](https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=91988&pr...), heeft overwogen houdt een MER zelf niet een besluit over een bepaald project in. Het rapport wordt opgesteld om voldoende milieu-informatie te verzamelen om tot besluitvorming over een project over te gaan. De in die besluitvorming gemaakte keuze hoeft niet volledig overeen te stemmen met de in het MER beschreven uitvoeringen van het project; zo'n eis zou betekenen dat het MER zelf reeds een definitieve keuze over het project zou moeten inhouden.

21.2. In het MER zijn de milieueffecten van zes tracévarianten onderzocht, ook wel genoemd de tracévarianten 1 tot en met 5 en 7. Bij de kruising met de N471 is het tracé van de nieuwe A16 in vergelijking met de in het MER onderzochte tracévarianten 1, 2, 3 en 5 enkele tientallen meters tot 100 meter in noordelijke richting verschoven. In vergelijking met de tracévarianten 4 en 7 - waarbij wel is uitgegaan van een noordelijke ligging van het tracé van de nieuwe A16 bij de kruising met de N471 - kruist het vastgestelde tracé de N471 met een kunstwerk bovenlangs in plaats van verdiept onder het maaiveld. In de notitie "Validatie van de TN/MER" (hierna: validatienotitie) die voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit is opgesteld, is geconcludeerd dat voorgaande wijzigingen in het wegontwerp niet leiden tot significante andere effecten dan beschreven in het MER, omdat de wijzigingen niet leiden tot andere verkeerskundige effecten en voorts blijven binnen de bandbreedte van het ruimtebeslag van de in het MER onderzochte tracévarianten. Ter beoordeling staat of hetgeen Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen hebben aangevoerd aanknopingspunten biedt voor het oordeel dat moet worden getwijfeld aan de juistheid van de bevindingen in de validatienotitie.

21.3. Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen hebben ter zitting gesteld dat zij vrezen voor meer geluidhinder als gevolg van de noordelijke verschuiving en verhoogde ligging van het tracé van de nieuwe A16 bij kruising met de N471. De Afdeling stelt vast dat bij de tracévarianten 2, 3 en 5 in het MER er reeds van is uitgegaan dat het tracé de N471 bovenlangs en dus verhoogd boven het maaiveld zal kruisen. In de enkele omstandigheid dat het tracé in vergelijking met deze varianten enkele tientallen meters tot 100 meter in noordelijke richting naar de kern van Berkel en Rodenrijs is verschoven, ziet de Afdeling onvoldoende aanknopingspunten voor het oordeel dat het vastgestelde tracé op het gebied van geluidhinder leidt tot dusdanige andere effecten bij de woningen van Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen dan beschreven in het MER dat het MER reeds om die reden niet meer als basis voor de besluitvorming over het project kon worden gebruikt.

Ook de door Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen aangevoerde gevolgen van de verhoogde ligging van het tracé voor onder meer zichthinder en de bodemgesteldheid, bieden geen aanknopingspunten voor het oordeel dat het MER redelijkerwijs niet aan het tracébesluit ten grondslag kon worden gelegd. Daartoe acht de Afdeling redengevend dat in het MER bij de tracévarianten 2, 3, en 5 ook van een verhoogde ligging van het tracé bij de kruising met de N471 is uitgegaan. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat bij het vastgestelde tracé de effecten van deze verhoogde ligging, voor zover het de bodemgesteldheid en zichthinder betreft, wezenlijk anders zijn.

Voor zover Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen tot slot aanvoeren dat het vastgestelde tracé bij de kruising met de N471 de ruimtelijke reservering overlapt voor een toekomstige buisleiding van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, wijst de Afdeling erop dat deze overlap zich eveneens gedeeltelijk voordoet bij de in het MER onderzochte tracévarianten 4 en 7 waarbij reeds is uitgegaan van een noordelijke ligging van het tracé van de nieuwe A16 bij de kruising met de N471. Ook dit betoog biedt naar het oordeel van de Afdeling geen grondslag voor het oordeel dat het MER vanwege de wijzigingen in het vastgestelde wegontwerp bij de N471 niet toereikend is als basis voor de besluitvorming over het project.

21.4. Gelet op het vorenstaande concludeert de Afdeling dat het aangevoerde onvoldoende aanknopingspunten biedt om te twijfelen aan de juistheid van de conclusie in de validatienotitie dat de wijzigingen in het vastgestelde wegontwerp bij de kruising met de N471 niet leiden tot significante andere milieueffecten dan beschreven in het MER. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit is vastgesteld in strijd met het bepaalde in artikel 7.36a, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer.

De betogen falen.

22. Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen wijzen wat betreft het wegontwerp van de nieuwe A16 bij de kruising met de N471 voorts op een door hen voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit aangedragen variant voor het tracé. Zij hebben voorgesteld om de bestaande N471 te verdiepen in een tunnel onder de nieuwe A16, waardoor de nieuwe A16 volgens hen slechts met een 1 meter hoog talud op het huidige maaiveld de N471 kan kruisen en vervolgens eveneens zo laag mogelijk over de Hogesnelheidslijn en de Randstadrail kan worden geleid. Een laaggelegen weg zorgt onder meer voor minder geluidoverlast en een

verminderde aantasting van het uitzicht vanuit de woonwijk Rodenrijs-West, aldus Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen.

22.1. Voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit heeft Arcadis in opdracht van Rijkswaterstaat een vergelijking gemaakt tussen de door Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen voorgestelde variant en het wegontwerp van Rijkswaterstaat zoals dat vervolgens met enkele aanpassingen in het ontwerp- en vastgestelde tracébesluit is neergelegd (hierna: de basisvariant). De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport "OTB/TB A13/A16 Rotterdam Varianten vergelijk passage N471" van 30 juli 2014 (hierna: vergelijkingsrapport van Arcadis). In het vergelijkingsrapport van Arcadis is - kort gezegd - onder meer geconcludeerd dat de door Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen aangedragen variant vanwege technische randvoorwaarden niet kan worden uitgevoerd, het plaatsen van geluidschermen effectiever is dan het verlagen van de nieuwe A16 bij de kruising met de N471, de ruimtelijke impact van de variant van Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen groter is en tot slot dat de uitvoeringskosten van die variant € 36 miljoen hoger zijn dan die van de basisvariant.

22.2. Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen hebben het vergelijkingsrapport van Arcadis voorzien van verschillende kritische kanttekeningen. Blijkens het verweerschrift en het verhandelde ter zitting heeft de minister met name doorslaggevend gewicht toegekend aan de door Arcadis gestelde meerkosten van de variant van Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen, te weten: € 36 miljoen. Ten aanzien hiervan hebben Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen gesteld dat zij onvoldoende inzicht hebben in deze kostenberekening en Arcadis in haar onderzoek geen vergelijking heeft gemaakt tussen separaat opgestelde kostenramingen van beide tracévarianten. Op dit punt overweegt de Afdeling als volgt.

In paragraaf 3.4 van het vergelijkingsrapport van Arcadis is vermeld dat de door de bewonersgroep overgelegde kostenraming vergelijkbaar is gemaakt met de kostenraming van de basisvariant door onder meer de niet onderscheidende kostenposten te verwijderen. De kostenposten die zijn verwijderd, zijn vermeld in bijlage 5 bij het vergelijkingsrapport van Arcadis. De onderling vergelijkbare kostenraming van de bewonersgroep heeft Arcadis vervolgens inhoudelijk beoordeeld, waarvan de resultaten zijn neergelegd in bijlage 6 bij het vergelijkingsrapport. Daartoe heeft Arcadis de kostenraming voor de basisvariant gebaseerd op een vastgestelde ramingsystematiek met vaste eenheidsprijzen en opslagen en vervolgens de door de bewonersgroep aangedragen variant op dezelfde wijze beoordeeld. Op basis van deze vergelijkingsanalyse concludeert Arcadis dat de uitvoering van de aangedragen variant € 36 miljoen duurder is dan de basisvariant. Een dergelijke vergelijkingsanalyse gebaseerd op vaste eenheidsprijzen vormt naar het oordeel van de Afdeling een in beginsel geschikte methode om de meer- of minderkosten van een tracévariant te bepalen. Weliswaar hebben Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen twijfel geuit over de juistheid van de door Arcadis gemaakte vergelijkingsanalyse, maar daarin ziet de Afdeling geen aanleiding te twifelen aan de representativiteit daarvan. De Afdeling acht aannemelijk dat een verdiepte ligging van de N471 in de vorm van een verkeerstunnel aanzienlijke meerkosten met zich brengt in vergelijking met de situatie dat de N471 niet wordt verdiept maar door middel van een kunstwerk bovenlangs wordt gepasseerd.

Op basis van het voorstaande concludeert de Afdeling dat de minister onder verwijzing naar het vergelijkingsrapport van Arcadis en na afweging van alle betrokken belangen in redelijkheid heeft kunnen komen tot de keuze om de N471 niet te verdiepen, maar door middel van een kunstwerk bovenlangs te passeren.

Het betoog faalt.

D.2.2 A13 BIJ OVERSCHIE

23. VTM en anderen en [appellante sub 7] en anderen betogen dat de minister in het kader van het onderhavige tracébesluit ervoor had moeten kiezen de A13 bij Overschie tussen het Kleinpolderplein en de Doenkade af te waarderen tot een provinciale weg met een maximumsnelheid van 80 km/h. Een dergelijke maatregel is volgens hen noodzakelijk om het woon- en leefklimaat nabij de A13 bij Overschie te verbeteren.

23.1. In het aan het tracébesluit ten grondslag liggende rapport "Verkeer en vervoer" van Rijkswaterstaat van juni 2016 is vermeld dat de aanleg van de nieuwe A16 tot gevolg heeft dat de verkeersintensiteit op de A13

tussen de Doenkade en het Kleinpolderplein zal afnemen met 27%. Dit heeft blijkens afbeelding 2.2 in de toelichting bij het tracébesluit tot gevolg dat de geluidbelasting langs de A13 bij Overschie eveneens zal afnemen. De Afdeling ziet in hetgeen VTM en anderen en [appellante sub 7] en anderen hebben aangevoerd geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister ondanks deze positieve effecten in het kader van het onderhavige tracébesluit was gehouden om, zoals VTM en anderen en [appellante sub 7] en anderen wensen, extra maatregelen te nemen om de leefbaarheid langs de A13 bij Overschie verder te verbeteren.

D.2.3 DIEPERE LIGGING VAN DE TUNNEL EN GLAZEN OVERKAPPING

24. VTM en anderen betogen tevens dat de mogelijkheden om de tunnel in het Lage Bergse Bos dieper aan te leggen en aansluitend op de tunnelmond in het Terbregseveld een glazen overkapping te realiseren bij de vaststelling van het tracébesluit niet dan wel onvoldoende zijn afgewogen.

24.1. De nieuwe A16 wordt ter hoogte van het Lage Bergse Bos gerealiseerd in een tunnel. Deze tunnel ligt half verdiept ten opzichte van het maaiveld. In de nota van antwoord bij het tracébesluit is vermeld dat het niet wenselijk is de tunnel in het Lage Bergse Bos verder te verdiepen, omdat de uitvoering, kosten en eventuele effecten van een diepere ligging van de tunnel onzeker zijn. Ter zitting heeft de minister toegelicht dat een diepere ligging van de tunnel tot gevolg heeft dat de tunnelingang en de tunneluitgang steiler worden, hetgeen uit een oogpunt van verkeersveiligheid onwenselijk is. VTM en anderen hebben niet geconcretiseerd waarom hetgeen is vermeld in de nota van antwoord en de toelichting van de minister ter zitting onjuist zijn. In de enkele stelling dat de minister de mogelijkheden om de tunnel in het Lage Bergse Bos dieper aan te leggen onvoldoende heeft onderzocht, ziet de Afdeling dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit op dit punt is vastgesteld in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid.

24.2. Voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit is onderzoek verricht naar de mogelijkheden om aansluitend op de tunnelmond in het Terbregseveld een glazen overkapping te realiseren. De resultaten van dit onderzoek zijn onder meer samengevat weergegeven in de "Oplossingenkaart A13/A16; Toelichting Glazen kap" van februari 2015 (hierna: oplossingenkaart).

In de oplossingenkaart is vermeld dat als gevolg van het realiseren van een glazen overkapping de afstand tussen de tunnelmond en de eerstvolgende op- en afrit wordt verkort. Daarbij wordt gewezen op de zogenoemde 10-secondenregel die wordt gehanteerd in het kader van de tunnelveiligheid. Deze regel houdt in dat de afstand tussen de tunnelmond en de op- en afrit dusdanig dient te zijn dat een voertuig bij de toegestane maximumsnelheid de afstand in niet minder dan 10 seconden aflegt. Toepassing van de glazen overkapping die leidt tot verlenging van de tunnel is vanwege deze regel niet mogelijk, aldus de oplossingenkaart.

In de oplossingenkaart is tevens gewezen op de veiligheidsrisico's van een glazen overkapping, waaronder het risico dat bij een aantal scenario's glasscherven worden weggegooid en risico's die voor weggebruikers en de omgeving zijn verbonden aan de wasinstallatie aan de binnenzijde van de tunnel. Tevens is vermeld dat gelet op het experimentele karakter van een glazen overkapping nog onduidelijkheden bestaan over onder meer warmteontwikkeling onder de glazen overkapping door zonlicht, effecten van koplampen voor weggebruikers en omwonenden en de kans op afleiding voor weggebruikers omdat zij een ongebruikelijke constructie passeren.

Tot slot wordt in de oplossingenkaart gewezen op de hoge investerings- en onderhoudskosten van een glazen overkapping.

24.3. Verschillende appellanten hebben ter zitting aangevoerd dat zij betwijfelen of de voornoemde 10-secondenregel ook van toepassing is in de situatie dat een glazen overkapping wordt gerealiseerd. Deze stelling biedt, nog daargelaten de juistheid daarvan, geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de realisatie van een glazen overkapping geen geschikte maatregel vormt bij de aanleg van de nieuwe A16. Daartoe acht de Afdeling redengevend dat er in de oplossingenkaart op is gewezen dat een glazen overkapping blijkens het hiervoor gestelde met dusdanige onzekerheden is omgeven dat geen duidelijkheid kan worden gegeven over de vraag in hoeverre een glazen overkapping een ongestoord gebruik van de weg zal beïnvloeden. De conclusie van de minister dat dergelijke

onzekerheid ongewenst is op een zeer intensief gebruikt deel van het hoofdwegennet, waarbij verstoringen effecten zullen hebben op een groot deel van het samenhangende wegennet, acht de Afdeling niet onredelijk.

24.4. Het betoog faalt.

D.2.4 BEZWAREN WEGONTWERP VAN STICHTING NATUURBESCHERMING VLINDERSTRIK

25. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik stelt dat zij er reeds in haar reactie op de startnotitie uit 2005 op heeft gewezen dat een verdiepte aanleg van de nieuwe A16 onder de HSL de enige duurzame inpassingsmogelijkheid vormt voor het tracé van de nieuwe A16.

25.1. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik heeft in haar beroepschrift alsmede ter zitting te kennen gegeven dat een verdiepte aanleg van de nieuwe A16 onder de HSL zeer risicovol, zo niet feitelijk onmogelijk, is vanwege de in het verleden gemaakte keuze om de HSL onderheid aan te leggen. Deze in het verleden gemaakte keuze is in deze procedure een feitelijk gegeven en staat niet ter beoordeling. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat een verdiepte aanleg van de nieuwe A16 onder de HSL bij het wegontwerp voor de nieuwe A16 een redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief vormde.

Het betoog faalt.

26. Daarnaast wijst Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik op de in het tracébesluit voorziene omlegging van de Oude Bovendijk waarmee de bestaande aansluiting van de Oude Bovendijk op de Landscheiding, die als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 zal komen te vervallen, wordt hersteld. Voor de ontsluiting van de Oude Bovendijk zijn volgens de stichting alternatieven mogelijk waarmee een aantasting van het natuur- en recreatiegebied de Vlinderstrik kan worden voorkomen, zoals via de Hofweg met aansluiting op de A13 en via de Zuidersingel met aansluiting op de N471.

26.1. Als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 zal de bestaande aansluiting van de Oude Bovendijk op de N209 en de Landscheiding komen te vervallen. Om de verbinding tussen de Oude Bovendijk en de Landscheiding te herstellen, voorziet het tracébesluit in een omlegging van de Oude Bovendijk evenwijdig aan de nieuwe A16. In de nota van antwoord bij het tracébesluit is vermeld dat ervoor is gekozen de verbinding tussen de Landscheiding en de Oude Bovendijk door middel van een omlegging van de Oude Bovendijk te herstellen om de bereikbaarheid van de bewoners aan de Oude Bovendijk ook na de aanleg van de nieuwe A16 te kunnen garanderen. De stelling van de minister dat een ontsluiting van de Oude Bovendijk via de Zuidersingel dan wel de Hofweg hiervoor geen reëel alternatief vormt, acht de Afdeling gelet op de omrijafstand van één tot enkele kilometers die bij deze alternatieven moet worden afgelegd niet onredelijk.

26.2. Het betoog van Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik dat de in het tracébesluit voorziene omlegging van de Oude Bovendijk leidt tot een aantasting van het natuur- en recreatiegebied de Vlinderstrik, zal onder 78.3 worden beoordeeld.

27. Wat betreft het wegontwerp van de nieuwe A16 betoogt Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik dat het voorheen ter plaatse van de kruising van de N209 met de Ankie Verbeek-Ohrlaan vigerende bestemmingsplan de mogelijkheid bood een fietstunnel te realiseren onder de N209 om de Wildersekade gelegen aan beide zijden van de N209 met elkaar te verbinden. Deze mogelijkheid wordt met de aanleg van de nieuwe A16 teniet gedaan, aldus Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik.

27.1. In tabel 3 bij artikel 3 van het tracébesluit is vermeld welke fietspaden als onderdeel van het tracébesluit zullen worden gerealiseerd. In tabel 3 is vermeld dat bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan - Wildersekade / Schiebroekseweg tussen km 10.9 en km 11.4 een tweerichtingen fietspad wordt gerealiseerd dat ten westen van de Ankie Verbeek-Ohrlaan ligt en de A16 bovenlangs kruist, waarna het fietspad onder meer aansluit op de ten noordwesten van de nieuwe A16 gelegen Wildersekade. Dit fietspad staat blijkens kaartblad 14 bij het tracébesluit in verbinding met de ten zuidoosten van de nieuwe A16 gelegen Wildersekade. Het tracébesluit voorziet aldus in de realisatie van een fietsverbinding tussen de Wildersekade ten noordwesten en ten zuidoosten van de nieuwe A16. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik heeft niet gesteld dat deze fietsverbinding geen reëel alternatief is voor de door haar gewenste fietstunnel onder de N209.

Het betoog faalt.

D.2.5 CONCLUSIE WEGONTWERP

28. Gelet op het vorenstaande biedt hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister niet heeft mogen uitgaan van de gegevens waarvan hij is uitgegaan en niet tot de in het tracébesluit neergelegde tracékeuze voor de nieuwe A16 heeft mogen besluiten.

29. De Afdeling zal hierna in het licht van de aangevoerde beroepsgronden en uitgaande van het tracé zoals dat in het tracébesluit is neergelegd, de effecten van de aanleg van de nieuwe A16 beoordelen wat betreft de onderwerpen verkeersintensiteit, luchtkwaliteit, geluidhinder, natuur en flora en fauna.

D.3 BEZWAREN VERKEERSGEGEVENS

D.3.1 INLEIDING

30. Een analyse van de effecten van de aanleg van de nieuwe A16 op de verkeersintensiteit in en rond de regio Rotterdam is opgenomen in het rapport "Verkeer en vervoer" van Rijkswaterstaat van juni 2016 (hierna: het verkeersrapport). In het verkeersrapport is op basis van verkeersprognoses geconcludeerd dat de aanleg van de nieuwe A16 bijdraagt aan de volgende doelstellingen: het bereiken van betrouwbare en acceptabele reistijden, het verbeteren van de bereikbaarheid van Rotterdam centrum en regio en het verminderen van de verkeersdruk op het onderliggende wegennet. In de beroepschriften zijn verschillende beroepsgronden naar voren gebracht over het aan het tracébesluit ten grondslag liggende verkeersrapport.

31. Hierna zal de Afdeling als eerste de beroepsgronden bespreken die betrekking hebben op de juistheid van de in het verkeersrapport vermelde verkeerscijfers. De Afdeling zal daartoe beoordelen of in het aangevoerde aanleiding wordt gevonden de twijfelen aan de juistheid en de volledigheid van de verkeerscijfers, dan wel of de verkeerscijfers zodanig afwijken van hetgeen redelijkerwijs is te verwachten dat de minister zich hierop niet heeft mogen baseren.

Vervolgens zal de Afdeling de beroepsgronden bespreken die betrekking hebben de waardering van de in het verkeersrapport vermelde verkeerscijfers.

D.3.2 BEZWAREN JUISTHEID VERKEERSCIJFERS

D.3.2.1 Verkeersmodel hoofdwegennet

32. In het verkeersonderzoek is voor het bepalen van de effecten van de aanleg van de nieuwe A16 op de verkeersintensiteit op het hoofdwegennet gebruik gemaakt van het Nederlands Regionaal Model versie West 2014 (hierna: NRM West 2014). NMF en anderen, Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen en [appellant sub 14D] en anderen betogen dat de minister zich uit een oogpunt van zorgvuldigheid bij de vaststelling van het tracébesluit op de meest recente verkeersprognoses had moeten baseren. NMF en anderen wijzen er daarbij op dat in april 2016, enkele maanden voor de vaststelling van het tracébesluit, het NRM West 2016 beschikbaar is gekomen waarin de meest recente gegevens over het verkeer van het Centraal Planbureau (hierna: CPB) en het Planbureau voor de leefomgeving (hierna: PBL) van eind 2015 zijn verwerkt. Deze recente gegevens gaan volgens NMF en anderen uit van een lagere groei van het totale verkeersvolume dan eerder werd aangenomen. Zij verwijzen ter onderbouwing naar het rapport "Invloed nieuw WLO-scenario's op aanleg Blankenburgtunnel" van CE Delft uit augustus 2016. Deze lagere verkeersgroei blijkt volgens Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen eveneens uit recente maandelijkse cijfers over de ontwikkeling van de filezwaarte in Nederland. Een lagere verkeersgroei en een afname van de filezwaarte kan een ander licht werpen op het nut en de noodzaak van de aanleg van de nieuwe A16, aldus NMF en anderen, Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen, [appellant sub 14D] en anderen en [appellante sub 7] en anderen.

[appellante sub 7] en anderen voeren voorts aan dat het NRM West 2014 is gebaseerd op het scenario Global

Economy (hierna: GE-scenario) uit de scenariostudie "Welvaart en Leefomgeving" van het CPB en PBL. Het GE-scenario geeft volgens [appellante sub 7] en anderen geen reëel beeld van de verkeersontwikkeling, omdat dit scenario uitgaat van maximale groei van economie en mobiliteit. Omdat de werkelijke verkeersontwikkeling al jaren achterblijft bij het GE-scenario, had de besluitvorming voor het project volgens [appellante sub 7] en anderen moeten worden gebaseerd op het scenario Regional Community uit de voornoemde scenariostudie "Welvaart en Leefomgeving" (hierna: RC-scenario), welk scenario uitgaat van een lagere economische groei en bevolkingsgroei dan het GE-scenario. [appellante sub 7] en anderen verwijzen ter onderbouwing naar het rapport "Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?" van CE Delft uit november 2013 (hierna: het CE-rapport), waarin volgens hen wordt aanbevolen om alle MIRT-projecten, waarvan de uitvoering nog niet is gestart, door te rekenen met het RC-scenario in plaats van het GE-scenario.

32.1. Naar aanleiding van de stelling dat de minister bij de vaststelling van een tracébesluit is gehouden zich te baseren op de op dat moment meest recente verkeerscijfers, stelt de Afdeling voorop dat de minister zich gelet op het bepaalde in artikel 12, eerste lid, van de Tracéwet bij de vaststelling van het tracébesluit in ieder geval kan baseren op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. In de parlementaire geschiedenis bij artikel 12, eerste lid, van de Tracéwet is vermeld dat met deze houdbaarheidsbepaling wordt beoogd te voorkomen dat besluitvorming tijdens de voorbereidingsprocedure telkens wordt ingehaald door nieuwe (input)gegevens en herberekeningen (Kamerstukken II, 2011/12, 33 135, nr. 3, blz. 4-6). Het tussen het ontwerpbesluit en het definitieve besluit overdoen van onderzoek, louter omdat van een bepaald type gegevens inmiddels meer actuele cijfers beschikbaar zijn gekomen, is namelijk een belangrijke oorzaak van vertraging in de besluitvorming rond infrastructurele projecten, aldus de parlementaire geschiedenis. Voorts is in de parlementaire geschiedenis vermeld dat met de formulering "in ieder geval" is beoogd aan te geven dat het gebruik van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar geen nadere motivering of rechtvaardiging behoeft.

Ten behoeve van het ontwerptracébesluit is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeerseffecten van de nieuwe A16 gebaseerd op het op dat moment recente verkeersmodel NRM West 2014. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het aan het ontwerptracébesluit ten grondslag liggende rapport "Verkeer en vervoer" van mei 2015. Dit ten behoeve van het ontwerptracébesluit verrichte onderzoek was ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit op 29 juni 2016 niet ouder dan twee jaar, zodat wordt voldaan aan artikel 12, eerste lid, van de Tracéwet. In het betoog van NMF en anderen, Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen en [appellant sub 14D] en anderen dat voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit nieuwe gegevens over de verkeersintensiteit beschikbaar zijn gekomen, ziet de Afdeling dan ook geen grond voor het oordeel dat de minister niet mocht uitgaan van de verkeersgegevens die in het kader van het ontwerptracébesluit op basis van het NRM West 2014 zijn verkregen.

32.2. Het NRM West 2014 gaat uit van het GE-scenario. Volgens de minister is hiervoor bewust gekozen om te voorkomen dat bij een verkeersprognose de milieueffecten worden onderschat. De wens van de minister om bij aanleg van infrastructuur als hier aan de orde het risico te vermijden dat de daarmee gepaard gaande investeringen als gevolg van te krappe verkeersprognoses onvoldoende toekomstvast blijken te zijn, acht de Afdeling niet onredelijk. Tegen deze achtergrond is de Afdeling van oordeel dat de minister bij de bepaling van de verkeersprognoses in redelijkheid heeft kunnen uitgaan van het GE-scenario. Het betoog van [appellante sub 7] en anderen dat niet van de op basis van het NRM West 2014 berekende verkeersprognoses mocht worden uitgegaan, omdat deze prognoses zijn gebaseerd op het GE-scenario, deelt de Afdeling dan ook niet. De verwijzing van [appellante sub 7] en anderen naar het CE-rapport treft in dit verband evenmin doel. Zoals de Afdeling ook heeft overwogen in haar uitspraken van 27 januari 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:163](#), en 26 april 2017, [ECLI:NL:RVS:2017:1141](#), is dit rapport opgesteld naar aanleiding van twijfel over de geldigheid van de economische scenario's die ten grondslag liggen aan de verkeersberekeningen voor maatschappelijke kosten- en batenanalyses. Dit ziet niet op verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan een tracébesluit.

32.3. De betogen falen.

D.3.2.2 Verkeersmodel onderliggend wegennet

33. [appellant sub 4] en anderen betogen dat onvoldoende uitleg is gegeven waarom in het aan het tracébesluit ten grondslag liggende verkeersrapport voor de verkeersprognoses voor het onderliggend

wegennet gebruik is gemaakt van de Regionale Verkeersmilieukaart Rotterdam (hierna: RVMK). Zonder uitleg voor deze handelwijze, kan volgens [appellant sub 4] en anderen niet worden geconcludeerd dat de in het verkeersrapport vermelde verkeersgegevens juist zijn.

33.1. Op pagina 8 van het verkeersrapport is vermeld dat gezien de fijnmazigheid van het stedelijke netwerk, voor het maken van de verkeersprognoses op het onderliggend wegennet in overleg met de regionale partners de RVMK is gehanteerd. In het verweerschrift heeft de minister toegelicht dat het NRM, het verkeersmodel dat in het verkeersrapport is gebruikt voor het maken van verkeersprognoses voor het hoofdwegennet, een overschatting geeft van de verkeersintensiteit op lokale wegen. Het NRM is vooral gekalibreerd op prognoses van het verkeer op autosnelwegen en is te grofmazig voor prognoses op stedelijke / kleinere regionale wegen omdat deze gedetailleerder moeten zijn, aldus de minister. De RVMK van de gemeente Rotterdam geeft volgens de minister dan ook een beter beeld van de verkeersintensiteit op lokale wegen.

[appellant sub 4] en anderen hebben geen feiten of omstandigheden naar voren gebracht die bij de Afdeling twijfel hebben doen rijzen aan de juistheid van deze toelichting van de minister.

Het betoog faalt.

D.3.2.3 Effecten van andere (tracé)besluiten

34. Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen, VTM en anderen, [appellante sub 7] en anderen, [appellant sub 14D] en anderen en [appellant sub 5] en anderen betogen dat bij de in de verkeersrapport vermelde verkeersintensiteiten geen dan wel onvoldoende rekening is gehouden met de openstelling van de "A4 Delft-Schiedam". Zij verwijzen daartoe naar verschillende nieuwsberichten waarin is vermeld dat sinds deze openstelling de verkeersintensiteiten in de regio Rotterdam op onder meer de A13 en de A20 zijn afgenomen. Volgens hen kan gelet hierop worden betwijfeld of nog steeds een noodzaak bestaat voor de aanleg van de nieuwe A16.

34.1. Het tracébesluit "A4 Delft-Schiedam" is reeds op 2 september 2010 vastgesteld. De Afdeling ziet gelet hierop geen aanleiding te twijfelen aan de stelling van de minister dat de verkeerseffecten van de openstelling van de "A4 Delft-Schiedam" zijn meegenomen in het ten behoeve van het verkeersrapport gebruikte verkeersmodel NRM West 2014. Het betoog mist in zoverre feitelijke grondslag.

35. Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen en [appellant sub 4] en anderen wijzen daarnaast op de Blankenburgverbinding, een nieuwe weg die de A15 en de A20 met elkaar verbindt ten westen van Rotterdam, waarvoor de minister op 28 maart 2016 een tracébesluit heeft vastgesteld. Zij betwijfelen of in het verkeersrapport rekening is gehouden met de effecten van de aanleg van de Blankenburgverbinding. Deze effecten kunnen volgens [appellant sub 4] en anderen aanleiding vormen voor een heroverweging van het tracébesluit "A16 Rotterdam".

35.1. In bijlage B bij het verkeersrapport is de Blankenburgverbinding vermeld als autonome situatie voor het autonetwerk. De Afdeling ziet gelet hierop evenmin aanleiding te twijfelen aan de stelling van de minister dat in het verkeersrapport dat aan het tracébesluit "A16 Rotterdam" ten grondslag ligt eveneens rekening is gehouden met de verkeerseffecten van de aanleg van de Blankenburgverbinding. Ook dit betoog mist feitelijke grondslag.

36. Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen betogen verder dat de verbreding van de A20 bij Moordrecht eveneens een oplossing zal bieden voor de verkeersknelpunten in en rond de regio Rotterdam. Bij de vaststelling van het tracébesluit had volgens hen met deze verbreding rekening moeten worden gehouden.

36.1. De Afdeling stelt vast dat de minister voor de verbreding van de A20 bij Moordrecht in februari 2017, na de vaststelling van het onderhavige tracébesluit, een startbeslissing heeft genomen. Deze startbeslissing vormt het startpunt voor het uitvoeren van een verkenning naar de mogelijkheden om de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda te verbeteren, waaronder door middel van een verbreding van de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en

Moordrecht. Gelet op de in februari 2017 genomen startbeslissing vormde de verbreding van de A20 bij Moordrecht ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit uitsluitend nog een toekomstige onzekere gebeurtenis waar de minister bij de vaststelling van het tracébesluit in redelijkheid geen rekening mee heeft hoeven houden.

Het betoog faalt.

37. [appellante sub 7] en anderen betogen in dit verband ten slotte dat bij de berekening van de verkeerseffecten van de aanleg van de nieuwe A16 geen rekening is gehouden met de extra verkeersbewegingen die de toekomstige uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport tot gevolg heeft.

37.1. De Afdeling stelt vast dat de besluitvorming over de uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport zich ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit nog in de voorbereidende fase bevond. Blijkens de website van het "Platform Participatie" van de Rijksoverheid zal naar verwachting in de tweede helft van 2017 het ontwerpluchthavenbesluit en het MER voor de uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport ter inzage worden gelegd. Gelet hierop vormde ook de uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport ten tijde van de vaststelling van het bestreden tracébesluit nog slechts een toekomstige onzekere gebeurtenis waar de minister bij de vaststelling van het tracébesluit in redelijkheid geen rekening mee heeft hoeven houden.

Het betoog faalt.

D.3.2.4 Overige betogen over de juistheid van de verkeerscijfers

- 6% verkeerstoename op het traject A13 Doenkade - Delft-Zuid

38. VTM en anderen uiten twijfels over de in het verkeersrapport voor de projectsituatie geprognoseerde verkeerstoename op het traject A13 Doenkade - Delft-Zuid van 6%. Volgens hen zal deze toename veel groter zijn. Zij voeren daartoe aan dat in het kader van de vaststelling van het tracébesluit "A4 Delft-Schiedam" de aanleg van de nieuwe A16 reeds als variant is onderzocht, waarbij destijds werd geconcludeerd dat als gevolg van de nieuwe A16 het verkeer op het traject A13 Doenkade - Delft-Zuid zal toenemen met 52%.

38.1. VTM en anderen verwijzen ter onderbouwing van hun betoog naar het rapport "TN/MER A4 Delft-Schiedam Deelrapport Verkeer" (hierna: het rapport Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam) dat in april 2009 is opgesteld en ten grondslag is gelegd het tracébesluit "A4 Delft-Schiedam". In dit rapport zijn de verkeerseffecten onderzocht van twee alternatieven om de verkeersafwikkeling tussen Den Haag en Rotterdam te verbeteren: het alternatief "A4 Delft-Schiedam" en het alternatief "Verbrede A13 en aanleg A13/16". Bij dit laatste alternatief werd uitgegaan van een verbreding van de A13 in combinatie met de aanleg van een nieuwe rijksweg tussen de knooppunten Doenkade en Terbregseplein. In hoofdstuk 6 van het rapport Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam is geconcludeerd dat de aansluitingenvariant van het alternatief "Verbrede A13 en aanleg A13/16" leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de A13 tussen Delft-Zuid en Berkel en Rodenrijs van 186.000 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 284.000 mvt/etmaal in de projectsituatie: een toename van ongeveer 52%.

In het verkeersrapport dat aan dit tracébesluit ten grondslag ligt, is in tabel 4.10 vermeld dat in de projectsituatie na de aanleg van de nieuwe A16 de verkeersintensiteit op het traject A13 Doenkade - Delft-Zuid zal toenemen met 6%. Aan de omstandigheid dat in het rapport Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam voor dit traject werd uitgegaan van een aanzienlijk hogere toename van de verkeersintensiteit van 52% liggen volgens de minister twee oorzaken ten grondslag. Ten eerste werd bij het alternatief "Verbrede A13 en aanleg A13/16" naast de aanleg van een nieuwe rijksweg tussen de knooppunten Doenkade en Terbregseplein tevens uitgegaan van een verbreding van de A13. Een verbreding en daarmee een vergroting van de capaciteit van de A13 leidt logischerwijs tot een toename van het aantal motorvoertuigen op de A13, aldus de minister. Als tweede oorzaak wijst de minister erop dat in het rapport Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam de aanleg van de "A4 Delft-Schiedam" als afzonderlijk alternatief is onderzocht en geen onderdeel vormde van het in dat rapport tevens onderzochte alternatief "Verbrede A13 en aanleg A13/16". De inmiddels aangelegde "A4 Delft-Schiedam" is wel meegenomen als autonome situatie bij de vaststelling van het thans bestreden tracébesluit en heeft tot gevolg dat de motorvoertuigen die in het verleden nog gebruik maakten van het traject A13

Doenkade - Delft-Zuid thans voor een deel worden afgewikkeld via de "A4 Delft-Schiedam", aldus de minister.

Voorgaande verklaring van de minister komt de Afdeling niet onaannemelijk voor. De Afdeling ziet gelet hierop geen aanleiding te twifelen aan de feitelijke juistheid van de vermelding in het verkeersrapport dat als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 de verkeersintensiteit op het traject A13 Doenkade - Delft-Zuid zal toenemen met 6%.

Het betoog faalt.

- 10% verkeersafname op het onderliggend wegennet

39. [appellant sub 4] en anderen wijzen erop dat in het verkeersrapport en de toelichting bij het tracébesluit is vermeld dat de verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet in de projectsituatie in vergelijking met de referentiesituatie zal afnemen met 10%. Dit is volgens hen in tegenspraak met het vermelde in het verkeersrapport en de toelichting bij het tracébesluit dat als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 de verkeersintensiteit op de N209 en de N471 aanzienlijk zal toenemen.

39.1. In het verkeersrapport is voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet een vergelijking gemaakt tussen de afgelegde voertuigkilometers in de referentiesituatie en de projectsituatie. Wat betreft het onderliggend wegennet is geconcludeerd dat het aantal afgelegde voertuigkilometers in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie per saldo afneemt met 10%. In het verkeersrapport staat dat ondanks dat de verkeersdruk op de toeleidende wegen naar de nieuwe A16 toeneemt, de verkeersintensiteit op de meer lokale wegen en de wegen die parallel lopen aan de nieuwe A16 dusdanig afneemt dat de verkeersdruk op het onderliggend wegennet per saldo afneemt met 10%. De Afdeling verwijst in dit verband naar tabel 4.11 van het verkeersrapport waar is vermeld dat als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 de verkeersintensiteit op onder meer de G.K. van Hogendorpweg en de Molenlaan in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie afneemt met tussen de 28% en 39%. In de enkele stelling van [appellant sub 4] en anderen dat de verkeersintensiteit op de N209 en de N471 toeneemt, ziet de Afdeling dan ook geen aanknopingspunten te twifelen aan de feitelijke juistheid van de vermelding in het verkeersrapport dat als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 de verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet per saldo afneemt met 10%.

Het betoog faalt.

- Onderscheid tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet

40. [appellante sub 7] en anderen hebben ter zitting aangevoerd dat in tabel 4.10 van het verkeersrapport, waar de verkeersintensiteit op het hoofdwegennet in de projectsituatie is vergeleken met die van de referentiesituatie, ten aanzien van de nieuwe A16 ten onrechte niet is vermeld wat de procentuele toe- en afname van de verkeersintensiteit bedraagt ten opzichte van de referentiesituatie. Zij wijzen erop dat de nieuwe A16 voor een deel zal worden gerealiseerd ter plaatse van de bestaande N209. Volgens hen had in tabel 4.10 de verkeersintensiteit op de nieuwe A16 in de projectsituatie moeten worden vergeleken met de huidige verkeersintensiteit op de N209.

40.1. In het verkeersrapport is voor de verkeerseffecten van de nieuwe A16 een onderscheid gemaakt tussen het hoofdwegennet, waarvoor het NRM West 2014 is gebruikt, en het onderliggend wegennet, waarvoor de RVMK is gebruikt. In tabel 4.10 van het verkeersrapport zijn de verkeersintensiteiten op het hoofdwegennet weergegeven, waaronder op de nieuwe A16. Ter zitting heeft de minister in reactie op het betoog van [appellante sub 7] en anderen toegelicht dat in tabel 4.10 geen vergelijking is gemaakt met de huidige verkeersintensiteit op de N209, omdat de N209 niet behoort tot het hoofdwegennet maar tot het onderliggend wegennet. De minister stelt dat voor het onderliggend wegennet een afzonderlijke vergelijking is gemaakt tussen de verkeersintensiteit in de referentie- en projectsituatie. Deze vergelijking is weergegeven in tabel 4.11 van het verkeersrapport. In hetgeen [appellante sub 7] en anderen naar voren hebben gebracht, ziet de Afdeling geen grond om te twifelen aan de juistheid van het in het verkeersrapport gemaakte onderscheid tussen het hoofdwegennet en onderliggend wegennet en evenmin van de vergelijking die vervolgens is gemaakt. Naar het oordeel van de Afdeling kan dan ook niet worden gezegd dat in het verkeersrapport in

zoverre niet een toereikend beeld is gegeven van de verkeerseffecten van de nieuwe A16.

Het betoog faalt.

- Verkeersaantrekkende werking en gebruik van de nieuwe A16

41. VTM en anderen, [appellant sub 14D] en anderen, [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 5] en anderen voeren aan dat een capaciteitsuitbreiding van het wegennet ook nieuw verkeer aantrekt. Zij betwijfelen of met de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe A16 voldoende rekening is gehouden. [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 5] en anderen stellen in dit verband dat de aangelegde "A4 Delft-Schiedam" eveneens een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking heeft met files op deze nieuwe A16 tot gevolg.

Daarnaast betogen [appellant sub 5] en anderen dat gelet op het veelvuldige gebruik van navigatiesystemen en routeplanners niet met zekerheid kan worden gesteld dat automobilisten de nieuwe A16 ook daadwerkelijk als alternatieve route zullen gebruiken.

41.1. In bijlage A bij het verkeersrapport is een beschrijving opgenomen over de werking van het NRM. In deze beschrijving is vermeld dat de werking van het NRM is gebaseerd op de wetenschappelijk gefundeerde micro-economische nutstheorie, inhoudende dat huishoudens of personen kiezen voor het alternatief dat het voor hen het hoogste nut heeft. Daarbij is nadrukkelijk gewezen op de verkeersaantrekkende werking van een wegaanpassing, onder meer doordat automobilisten die bij een eerdere gelegenheid vanwege filevorming gebruik maakten van een andere route na de wegaanpassing weer gebruik zullen maken van het aangepaste traject, dan wel doordat automobilisten als gevolg van de wegaanpassing niet langer kiezen voor het openbaar vervoer. VTM en anderen, [appellant sub 14D] en anderen, [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 5] en anderen hebben niet geconcretiseerd waarom de in het verkeersrapport opgenomen beschrijving over de werking van het NRM ondeugdelijk zou zijn. De Afdeling ziet in het aangevoerde dan ook geen aanleiding te twijfelen aan de stelling van de minister dat in het NRM de effecten van de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe A16 zijn verwerkt.

Voor zover [appellant sub 5] en anderen aanvoeren dat navigatiesystemen en routeplanners na de aanleg van de nieuwe A16 niet zullen zijn aangepast aan de nieuwe verkeerssituatie, overweegt de Afdeling dat in het aan het tracébesluit ten grondslag liggende verkeersrapport voor de verkeerseffecten van de nieuwe A16 wordt uitgegaan van het prognosejaar 2030. De minister stelt dat de verkeerscijfers voor het jaar 2030 een realistisch eindbeeld schetsen waarbij de openstelling van de nieuwe A16 zal zijn verwerkt in routeplanners en navigatiesystemen en waarbij het gebruik van de nieuwe A16 voldoende zal zijn "ingesleten" in de routekeuze van het gemotoriseerde verkeer. De Afdeling ziet geen aanknopingspunten aan de juistheid van deze stelling van de minister te twijfelen.

De betogen falen.

- Toekomstige ontwikkelingen en oorzaken filevorming

42. [appellant sub 5] en anderen betogen tot slot dat in de verkeerscijfers onvoldoende rekening is gehouden met toekomstige ontwikkelingen, zoals zelfrijdende auto's. Zelfrijdende auto's verbeteren volgens hen de verkeersveiligheid waardoor het aantal verkeersongelukken zal afnemen. [appellant sub 5] en anderen voeren aan dat indien het aantal verkeersongelukken afneemt mogelijk reeds een oplossing kan worden gevonden voor de huidige files op de A13 en A20, omdat deze files volgens hen voornamelijk het gevolg zijn van verkeersongevallen. Volgens [appellant sub 5] en anderen heeft de minister hiernaar voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit ten onrechte geen onderzoek verricht.

42.1. De nota van antwoord bij het tracébesluit vermeldt over zelfrijdende auto's dat deze ontwikkeling mogelijk positieve effecten heeft op het gebied van files en ongevallen. Deze ontwikkeling is echter nog omgeven met diverse onzekerheden, zodat daarvan bij de vaststelling van het tracébesluit niet zonder meer kan worden uitgegaan, aldus de minister. De Afdeling acht dit standpunt van de minister niet onredelijk. In hetgeen [appellant sub 5] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling dan ook geen aanleiding voor het

oordeel dat de minister voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit nader onderzoek had moeten verrichten naar de oorzaken van de huidige files op de A13 en A20 en de mogelijke alternatieve oplossingen om deze files te bestrijden.

Het betoog faalt.

D.3.2.5 Conclusie juistheid verkeerscijfers

43. De Afdeling ziet gelet op het vorenstaande in het aangevoerde geen aanknopingspunten voor het oordeel dat moet worden getwijfeld aan de representativiteit van de verkeerseffecten van de nieuwe A16 die zijn vermeld in het aan het tracébesluit ten grondslag liggende verkeersrapport.

D.3.3 WAARDERING VERKEERSCIJFERS

D.3.3.1 Verkeersknelpunten rijkswegen

44. [appellante sub 7] en anderen, [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 4] en anderen, VTM en anderen en Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen stellen dat uit het verkeersrapport blijkt dat de aanleg van de nieuwe A16 alleen maar leidt tot een verplaatsing van verkeersknelpunten op de rijkswegen in de regio Rotterdam. Een verplaatsing en het slechts in beperkte mate bestrijden van bestaande verkeersknelpunten betekent volgens hen dat het nut en de noodzaak van de aanleg van de nieuwe A16 onvoldoende zijn onderbouwd. Zij wijzen er daartoe op dat in het verkeersrapport is vermeld dat na de uitvoering van het tracébesluit de verkeersintensiteit op de A16 ten zuiden van het Terbregseplein, de A20 ten oosten van het Terbregseplein en de A13 ten noorden van de Doenkade zal toenemen. Ook op de nieuwe A16 zullen zich in de toekomst problemen voordoen met de verkeersafwikkeling, waardoor met de aanleg van de nieuwe A16 feitelijk een nieuw verkeersknelpunt wordt gecreëerd, aldus [appellant sub 5] en anderen en Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen. Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen wijzen er daartoe op dat in het verkeersrapport is vermeld dat de verhouding tussen wegcapaciteit en verkeersintensiteit (hierna: I/C-verhouding) op de nieuwe A16 in en nabij de tunnel in het Lage Bergse Bos in de projectsituatie meer dan 0,9 zal bedragen met als gevolg dat op dit weggedeelte geen dan wel weinig restcapaciteit zal bestaan.

[appellante sub 7] en anderen en VTM en anderen wijzen in het bijzonder op de verkeersintensiteit op de A13 tussen Doenkade en Delft-Zuid. Op dit traject doen zich in de huidige situatie reeds problemen voor met de verkeersafwikkeling, aldus [appellante sub 7] en anderen en VTM en anderen. Dit zal volgens hen na de aanleg van de nieuwe A16 worden verergerd, omdat blijkt het verkeersrapport de verkeersintensiteit op de A13 tussen Doenkade en Delft-Zuid als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 met 6% zal toenemen.

44.1. Voor de effecten van de aanleg van de nieuwe A16 op de verkeersdoorstroming op het rijkswegennet in de regio Rotterdam is in tabel 4.13 van het verkeersrapport een vergelijking gemaakt tussen de reistijdfactoren in de referentiesituatie en in de projectsituatie. De reistijdfactoren geven de verhouding weer tussen de werkelijke reistijd en de reistijd bij een vrije doorstroming van het verkeer. In de nota van antwoord bij het tracébesluit is vermeld dat voor de meeste trajecten op het hoofdwegennet voor de reistijdfactor een streefwaarde wordt gehanteerd van 1,5; inhoudende dat de reistijd in de spits maximaal 1,5 keer zo lang mag zijn dan de reistijd buiten de spits. Voor enkele snelwegen rond de grote steden bedraagt de reistijdfactor 2,0, aldus de nota van antwoord.

44.2. Blijkens tabel 4.13 van het verkeersrapport is in de referentiesituatie zonder de aanleg van de nieuwe A16 de reistijdfactor op 11 trajecten in de regio Rotterdam in de ochtend- en/of avondspits hoger dan de streefwaarde. Na de aanleg van de nieuwe A16 wordt op een deel van deze trajecten weer aan de streefwaarde voor de reistijdfactor voldaan. Voor de trajecten waar een streefwaarde van 2,0 wordt gehanteerd, betreft dit de trajecten Ridderkerk - Kleinpolderplein, waar de reistijdfactor in de ochtendspits wordt verlaagd van 2,0 naar 1,7, Terbregseplein - Kethelplein, waar de reistijdfactor in de ochtend- en avondspits wordt verlaagd van 2,0 naar 1,6, Kleinpolderplein - Terbregseplein, waar de reistijdfactor in de ochtendspits wordt verlaagd van 2,4 naar 1,8 en in de avondspits van 3,0 naar 1,7 en tot slot het traject Terbregseplein - Kleinpolderplein, waar de reistijdfactor in de ochtendspits wordt verlaagd van 3,1 naar 2,2 en in de avondspits van 2,6 naar 1,6. Op het traject Kleinpolderplein - Doenkade, waar voor de reistijdfactor een

streefwaarde wordt gehanteerd van 1,5, wordt als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 in de ochtendspits eveneens aan deze streefwaarde voldaan.

Daar staat tegenover dat het als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 op sommige trajecten van het rijkswegennet drukker wordt. De trajecten waar als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 in afwijking van de referentiesituatie niet langer aan de streefwaarde voor de reistijdfactor wordt voldaan, zijn blijkens tabel 4.13 het traject Ypenburg - Kleinpolderplein, waar in de avondspits de reistijdfactor stijgt van 1,3 naar 1,6, en het traject Gouwe - Terbregseplein, waar de reistijdfactor in de ochtendspits stijgt van 1,4 naar 1,5.

44.3. Op basis van het vorenstaande concludeert de Afdeling dat de minister zich terecht op het standpunt heeft gesteld dat hoewel het op sommige trajecten als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 drukker wordt, de nieuwe A16 ertoe leidt dat op meer trajecten in en rond de regio Rotterdam aan de streefwaarde voor de reistijdfactor wordt voldaan. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister zich gelet hierop in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat, ondanks dat de aanleg van de nieuwe A16 ertoe leidt dat het op sommige trajecten van het hoofdwegennet drukker wordt, de evenwichtigheid en robuustheid van het hoofdwegennet en daarmee de bereikbaarheid van de regio Rotterdam na de aanleg van de nieuwe A16 als geheel zal verbeteren.

44.4. In de enkele stelling van [appellant sub 5] en anderen dat automobilisten minder belang hechten aan acceptabele en betrouwbare reistijden als voor het gebruik van de nieuwe A16 bijvoorbeeld een tolheffing was ingevoerd, ziet de Afdeling als zodanig geen grond voor het oordeel dat de minister bij de beoordeling van de verkeerseffecten van de nieuwe A16 een te groot gewicht zou hebben toegekend aan de effecten die de aanleg van de nieuwe A16 heeft op de reistijdfactoren.

44.5. In de omstandigheid dat blijkens de afbeeldingen 4.8 en 4.9 van het verkeersrapport de I/C-verhouding op een deel van de nieuwe A16 in het prognosejaar 2030 hoger is dan 0,9, heeft de minister naar het oordeel van de Afdeling evenmin in redelijkheid aanleiding hoeven zien niet tot vaststelling van het tracébesluit over te gaan. De keuze van de minister om in dit geval een zekere mate van filevorming te accepteren, acht de Afdeling gelet op de verbeterde verkeersdoorstroming op het rijkswegennet die per saldo met de aanleg van de nieuwe A16 wordt bereikt, als zodanig niet onredelijk.

44.6. Ook aan de door [appellante sub 7] en anderen en VTM en anderen gestelde omstandigheid dat als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 6% verkeerstoename op het traject A13 Doenkade - Delft-Zuid wordt verwacht, heeft de minister er naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid voor kunnen kiezen aan de hiervoor onder 44.2 vermelde verbeteringen in de verkeersdoorstromingen op verschillende delen van het rijkswegennet een zwaarder gewicht toe te kennen dan aan de relatief geringe verslechtering van de verkeersdoorstroming op het traject A13 Doenkade - Delft-Zuid.

44.7. De betogen falen.

D.3.3.2 Verkeersknelpunten onderliggend wegennet

45. [appellant sub 4] en anderen, [appellant sub 5] en anderen, Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen, VTM en anderen en Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik betogen voorts dat de nieuwe A16 leidt tot verkeersknelpunten op het onderliggend wegennet. Zij wijzen er daartoe op dat in het verkeersrapport is vermeld dat na de aanleg van de nieuwe A16 de verkeersintensiteit op de N209, tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Boterdorpseweg, toeneemt met 71% en op de N471, tussen de Marconisingel en de N209/A16 Rotterdam, met 25%. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik vreest dat de toename van de verkeersintensiteit op de N209 ertoe zal leiden dat de woonwijk Schiebroek en de gemeente Lansingerland niet meer goed kunnen worden ontsloten.

De stelling van de minister dat met de provincie Zuid-Holland als wegbeheerder is afgesproken dat na de aanleg van de nieuwe A16 de verkeersintensiteiten op de N209 en de N471 worden gemonitord, achten [appellant sub 4] en anderen, Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen en Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik onvoldoende. Volgens hen had voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit zekerheid moeten bestaan over de te nemen maatregelen om de verwachte toename van de verkeersintensiteit op de

N209 en de N471 op een ruimtelijk aanvaardbare wijze te kunnen afwikkelen.

45.1. In de tabellen 4.6 en 4.11 van het verkeersrapport is vermeld dat na de aanleg van de nieuwe A16 de verkeersintensiteit op de N209 bij de kruising met de A16 zal toenemen van 35.700 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 61.000 mvt/etmaal in de projectsituatie; een toename van 71%. Op de N471 zal de verkeersintensiteit bij de kruising met de A16 toenemen van 27.100 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 34.000 mvt/etmaal in de projectsituatie; een toename van 25%. Voor de juistheid van de stelling van VTM en anderen dat in de toelichting bij het tracébesluit zou zijn onderkend dat deze toename van de verkeersintensiteit zal leiden tot een of meer verkeersknelpunten, vindt de Afdeling geen steun in de tekst van die toelichting. Daarin staat slechts dat met de provincie Zuid-Holland als wegbeheerder wordt verkend in welke mate deze toename leidt tot verkeersknelpunten en welke passende maatregelen hiervoor kunnen worden genomen. Bij deze verkenning zijn volgens de minister de verkeersregelininstallaties bij de aansluitingen van de N209 en de N471 op de nieuwe A16 bekeken. Daaruit blijkt volgens de minister dat met een aanvaardbare cyclustijd het verkeer op de kruispunten kan worden verwerkt waardoor er op de kruispunten en de tussenliggende wegvakken van het onderliggend wegennet geen verkeersknelpunten zullen ontstaan. Ter zitting heeft de minister toegelicht dat het verkeer op de kruisingen met de N209 en de N471 in verschillende rijrichtingen zal worden afgewikkeld, waaronder in oostelijke of westelijke richting op de nieuwe A16 dan wel in noordelijke of zuidelijke richting voor het doorgaande verkeer op de N209 en de N471. Dit standpunt van de minister, waartegen appellanten niet concreet hebben geopponeerd, acht de Afdeling niet onaannemelijk. In de enkele stelling van Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik dat de verkeerslichten op de kruispunten zeer nauwkeurig moeten worden afgesteld om de verschillende verkeerstromen te kunnen afwikkelen, ziet de Afdeling geen reden om aan te nemen dat zich op de kruispunten desalniettemin een of meer verkeersknelpunten zullen gaan voordoen.

Op basis van het vorenstaande concludeert de Afdeling dat hetgeen appellanten hebben aangevoerd onvoldoende aanknopingspunten biedt voor twijfel aan de stelling van de minister dat de verwachte toename van de verkeersintensiteit op de N209 en de N471 bij de kruising met de A16 op verkeerskundig aanvaardbare wijze kan worden afgewikkeld. Daarbij acht de Afdeling voorts van belang dat blijkens het hiervoor overwogene aan de in het verkeersrapport gehanteerde verkeersmodellen het GE-scenario ten grondslag ligt, welk scenario uitgaat van een hoge economische groei en bevoelingsgroei en wat betreft de verwachte verkeersintensiteit dus reeds als een "worst-case scenario" kan worden beschouwd.

45.2. Het standpunt van de minister dat nu thans niet aannemelijk is dat een of meer verkeersknelpunten op het onderliggend wegennet zullen ontstaan, bij de vaststelling van het tracébesluit geen aanleiding bestond voor het nemen van maatregelen om deze mogelijk toekomstige verkeersknelpunten te voorkomen, acht de Afdeling niet onredelijk.

45.3. De betogen falen.

D.4 LUCHTKWALITEIT EN GELUID

46. Een aantal appellanten heeft over de aspecten luchtkwaliteit en geluid naar voren gebracht dat de minister hun belangen niet dan wel onvoldoende bij de besluitvorming heeft betrokken. Zij hebben er in dit verband onder meer op gewezen dat het tracébesluit gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit en geluidhinder en daarom negatieve gevolgen heeft voor de woon- en leefomgeving en voor de gezondheid.

De Afdeling wijst erop dat de minister zich aan de voor luchtkwaliteit en geluid geldende regelgeving dient te houden. De Afdeling zal het tracébesluit toetsen aan dit wettelijke kader. Vervolgens zal de Afdeling ingaan op de door een aantal appellanten aangevoerde beroepsgronden over de gevolgen van de gestelde verandering in luchtkwaliteit en geluidhinder voor het woon- en leefklimaat en de gezondheid.

47. Hierna zullen eerst de beroepsgronden worden besproken die over luchtkwaliteit naar voren zijn gebracht. Daarna komen de beroepsgronden aan de orde die verband houden met geluid. Ten slotte zullen de beroepsgronden over de gevolgen van het tracébesluit voor het woon- en leefklimaat en de gezondheid worden besproken, voor zover het deze aspecten betreft.

D.4.1 LUCHTKWALITEIT

D.4.1.1 Algemeen

48. Over het aspect luchtkwaliteit zijn beroepsgronden aangevoerd door [appellant sub 6], [appellante sub 7] en anderen, [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] en [appellante sub 12].

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

Het NSL is een programma als bedoeld in artikel 5.12 van de Wet milieubeheer en dient ingevolge het eerste lid gericht te zijn op het bereiken van de in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarden. In het vijfde lid is bepaald dat in het programma geen besluiten worden opgenomen indien het aannemelijk is dat die besluiten een overschrijding van de grenswaarden of een verdere overschrijding van de grenswaarden tot gevolg hebben op het moment dat het uitstel of de vrijstelling op grond van de luchtkwaliteitsrichtlijn is verlopen.

D.4.1.2 Opname in het NSL

50. [appellant sub 6] stelt dat niet aannemelijk is dat het tracé is opgenomen in het NSL. Hij voert daartoe aan dat in het vastgestelde tracébesluit optimalisaties van het tracé zijn doorgevoerd die geen onderdeel uitmaken van de melding op grond waarvan het ontwerp van het tracé in het NSL is opgenomen.

50.1. De A16 is opgenomen in de "8e NSL melding Infrastructuur en Milieu" van 17 mei 2016 als projectnummer 1201. Bij de omschrijving van het project staat:

"Nieuw aan te leggen weg 100 km/u lengte ca. 11km. Tussen het Terbregseplein en de Ankie Verbeek Ohrlaan 2x2 rijstroken, tussen de Ankie Verbeek Ohrlaan en de aansluiting met de N471 3 rijstroken in oostelijke richting en 4 rijstroken in westelijke richting, tussen de aansluiting met de N71 en de Vliegveldweg 2x3 rijstroken en tussen de Vliegveldweg en de A13 2x2 rijstroken. De weg gaat over de HSL/Randstadrail heen en ligt in het Lage Bergse Bos in een half verdiepte tunnel (circa 4 meter boven maaiveld). De afstand tussen de twee tunnelmonden bedraagt circa 2,2 kilometer."

50.2. Volgens de toelichting bij het tracébesluit hebben de participatie en consultatie geleid tot (lokale) optimalisaties in het ontwerp en de inpassing, en zijn deze verwerkt in het Landschapsplan en het door de regio opgestelde Samenhangend Beeld. In de toelichting staat verder dat de projectkenmerken, zoals omschreven in het tracébesluit, overeenkomen met de in het NSL opgenomen projectkenmerken, inclusief de NSL-melding van 17 mei 2016. De Afdeling ziet in de niet nader onderbouwde stelling van [appellant sub 6] geen grond voor de conclusie dat het project door de optimalisaties niet meer aan de omschrijving in de melding voldoet.

Het betoog faalt.

D.4.1.3 Verlenging van het NSL

51. [appellant sub 6] betoogt dat de minister het tracébesluit niet op grond van artikel 5.16, eerste lid, onder d, van de Wet milieubeheer heeft mogen vaststellen, omdat het NSL op 1 augustus 2009 is vastgesteld voor een periode van vijf jaar en daarna is verlopen. Het verlengingsbesluit uit 2014 en het voorgenomen besluit tot verlenging uit 2016 zijn in strijd met artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer en artikel 22 van Richtlijn 2008/50/EG (hierna: de luchtkwaliteitsrichtlijn), aldus [appellant sub 6]. Artikel 5.12, tiende lid, onder b, van de Wet milieubeheer voorziet volgens hem niet in de mogelijkheid om het NSL te verlengen. Artikel 5.16, derde lid, is daarom niet van toepassing, zo betoogt hij.

51.1. Bij besluit van de staatssecretaris van 3 juni 2014 (Staatscourant 2014, nr. 15920) is op grond van artikel

5.12, tiende lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer de periode waarop het NSL betrekking heeft verlengd tot en met 31 december 2016.

De termijn van vijf jaar die in het eerste lid van artikel 22 van de luchtkwaliteitsrichtlijn is gesteld, ziet op het mogelijke uitstel van het tijdstip waarop de grenswaarden voor stikstofdioxide of benzeen moeten worden gehaald. Het tweede lid ziet op de mogelijke vrijstelling tot 11 juni 2011 van de verplichting om de grenswaarden voor PM10 toe te passen. Aan Nederland is uitstel verleend voor de grenswaarde voor stikstofdioxide tot 31 december 2014 en vrijstelling voor de grenswaarde voor PM10 tot 11 juni 2011. Zoals de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 10 juni 2015, [ECLI:NL:RVS:2015:1837](#), is het gevolg van het verlopen van het uitstel en de vrijstelling dat Nederland de grenswaarden van de luchtkwaliteitsrichtlijn in acht moet nemen. De Afdeling ziet daarom in het betoog van [appellant sub 6] geen grond voor het oordeel dat artikel 22 van de luchtkwaliteitsrichtlijn in de weg staat aan verlenging van het NSL op grond van artikel 5.12, tiende lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer en evenmin dat de minister in zoverre in strijd heeft gehandeld met artikel 5.12, eerste lid, waarin staat dat het programma betrekking heeft op een periode van vijf jaar. Niet valt in te zien waarom onder het wijzigen van de periode als bedoeld in het tiende lid, aanhef en onder b, het verlengen van de periode niet kan worden begrepen.

51.2. Gelet op het voorgaande bestond voor de minister in zoverre geen beletsel het tracébesluit vast te stellen met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer.

D.4.1.4 Grenswaarden

52. [appellant sub 6] betoogt dat het project niet in het NSL mocht worden opgenomen. Hij voert aan dat uit het MER volgt dat de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof door de bijdrage van het project zullen worden overschreden, vooral rond buitenstedelijke wegen.

[appellant sub 6] en [appellante sub 7] en anderen betogen dat de minister de gevolgen van het tracébesluit voor de luchtkwaliteit heeft onderschat omdat waarschijnlijk geen rekening is gehouden met de problematiek rond de zogeheten sjoemelsoftware in dieselauto's. [appellant sub 6] en [appellante sub 7] en anderen stellen voorts dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn onderschat omdat de conclusies daarover voortkomen uit berekeningen, die zijn gebaseerd op aannames, in plaats van op metingen. [appellante sub 7] en anderen wijzen op een rapport van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (hierna: RIVM) uit 2015, waarin staat dat, omdat de concentraties fijn stof dicht tegen de grenswaarde aan liggen, het aantal overschrijdingen gevoelig is voor onzekerheden in de berekeningen, terwijl stijgingen van de concentraties het aantal overschrijdingen sterk kan beïnvloeden. Voorts stagneert volgens het RIVM de daling van de concentratie fijn stof.

[appellante sub 7] en anderen vrezen voor cumulatieve effecten van de aanleg van het tracé en het vliegveld Rotterdam The Hague Airport voor de luchtkwaliteit. Zij wijzen erop dat er concrete plannen zijn voor uitbreiding van het aantal vliegbewegingen, waar de minister volgens hen geen rekening mee heeft gehouden. [appellante sub 7] en anderen stellen dat door het vrijkomen van roet en ultrafijnstof gezondheidsschade ontstaat. Omdat voor roet geen grenswaarden zijn gesteld, zou aangesloten moeten worden bij de lagere normen voor onder meer PM2,5 van de World Health Organization (hierna: WHO), aldus [appellante sub 7] en anderen. Volgens het RIVM verbeteren lagere concentraties van fijn stof en stikstofdioxide de volksgezondheid sterk, aldus [appellante sub 7] en anderen. [appellante sub 7] en anderen stellen verder dat zij schade zullen ondervinden omdat de door hen geteelde gewassen gevoelig zijn voor veranderingen van de luchtkwaliteit.

[appellant sub 5] en anderen stellen dat de minister streefwaarden voor zeer fijn stof had moeten formuleren. Zij wijzen erop dat volgens de WHO de gestelde grenswaarden moeten worden bijgesteld.

[appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] stellen dat de gevolgen van het tracé voor de luchtkwaliteit door een onafhankelijke instantie bepaald moet worden. Voorts dienen de gevolgen gedurende een langere periode gemonitord te worden. Desnoods dienen maatregelen te worden getroffen, aldus [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B].

[appellante sub 12] vreest, zoals zij ter zitting heeft toegelicht, dat de grenswaarden worden overschreden.

52.1. De aangevoerde beroepsgronden, voor zover zij strekken tot het betoog dat in het kader van het project A16 de beoordeling van de luchtkwaliteit aan de grenswaarden in bijlage 2 van de Wet milieubeheer niet juist heeft plaatsgevonden, kunnen niet tot vernietiging van het bestreden besluit leiden, omdat in het geval, zoals hier, de effecten van het project zijn verdisconteerd in het NSL. In zoverre hoeft, zo volgt uit artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer, geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats te vinden voor een in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarde, omdat de minister toepassing heeft gegeven aan het eerste lid, aanhef en onder d, van die bepaling.

De Afdeling begrijpt de aangevoerde beroepsgronden echter als te zijn gericht tegen de toepassing van het NSL als zodanig. Die beroepsgronden worden in zoverre gezien als strekkend tot het betoog dat het NSL als zodanig onrechtmatig is en hier niet had mogen worden toegepast.

52.2. De besluiten tot vaststelling en wijziging van het NSL die op grond van artikel 5.12 van de Wet milieubeheer met betrekking tot onder meer het onderhavige tracé zijn vastgesteld, zijn besluiten van algemene strekking. Tegen deze besluiten van algemene strekking kan geen beroep worden ingesteld. Wel is zogenoemde exceptieve toetsing van deze besluiten mogelijk. Deze exceptieve toetsing houdt in dat de rechter een niet door de formele wetgever gegeven voorschrift buiten toepassing dient te laten, indien op grond van de aangevoerde beroepsgronden moet worden vastgesteld dat dit voorschrift in strijd is met een hogere regeling. Een zodanig voorschrift kan voorts wegens strijd met een algemeen rechtsbeginsel buiten toepassing worden gelaten indien het desbetreffende overheidsorgaan, in aanmerking genomen de feitelijke omstandigheden en de belangen die aan dit orgaan ten tijde van de totstandbrenging van het voorschrift bekend waren of op grond van deugdelijk onderzoek behoorden te zijn, in redelijkheid niet tot vaststelling van dat voorschrift heeft kunnen komen. De rechter heeft echter niet tot taak om de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend, naar eigen inzicht vast te stellen. Het is aan het regelgevend bevoegd gezag de verschillende belangen en de feiten en omstandigheden die bij het nemen van een besluit van algemene strekking betrokken zijn, tegen elkaar af te wegen.

Of het tracébesluit leidt tot een overschrijding van de grenswaarden, die in bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn opgenomen, zal derhalve in het kader van deze exceptieve toetsing van het NSL worden beoordeeld.

52.3. In artikel 77 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is bepaald dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit in het NSL dienen te worden beoordeeld aan de hand van de standaardrekenmethoden als bedoeld in artikel 71 van die Regeling. In artikel 5.14 van de Wet milieubeheer is voorzien in jaarlijkse monitoring van het NSL. Artikel 5.12, tiende en twaalfde lid, van deze wet voorziet voorts in de bevoegdheid om het NSL te wijzigen en de daarin genoemde of beschreven maatregelen te wijzigen of maatregelen toe te voegen.

Voor de monitoring van het NSL wordt gebruik gemaakt van emissiefactoren die waar mogelijk zijn gebaseerd op emissies zoals die in de praktijk zijn gemeten. Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten, waaronder metingen. Hogere of lagere praktijkemissies dan de norm worden hierin verwerkt. Voor prognoses van de luchtkwaliteit wordt zowel van de bekende praktijkemissies als van de verwachte ontwikkeling van het wagenpark uitgegaan, aldus paragraaf 5.1 van het monitoringsrapport 2015. Hieruit volgt dat bij de jaarlijkse monitoring met geactualiseerde data wordt gewerkt, het NSL mede is gebaseerd op feitelijke metingen van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en dat bijdragen van bronnen, zoals verkeerstoename, cumulatieve effecten en heersende windrichting daarin zijn meegenomen. In de feitelijke metingen zijn de hogere emissie van dieselbestelauto's in de praktijk als ook de bestaande emissie van het vliegveld Rotterdam The Hague Airport betrokken.

52.4. Bij de voorbereiding van het tracébesluit is in het kader van het MER onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. Het betoog van [appellant sub 6] dat in het MER staat dat de grenswaarden zullen worden overschreden in het projectgebied mist feitelijke grondslag, omdat deze conclusie niet volgt uit het MER of uit de Deelnota Lucht, waar in het MER in dit verband naar wordt verwezen. In de Deelnota Lucht staat immers dat na het nemen van maatregelen zich geen overschrijdingen van de grenswaarden zullen voordoen. Het betoog van [appellant sub 6] geeft in zoverre reeds daarom geen aanleiding voor de conclusie dat opname

van het tracé in het NSL ertoe leidt dat in strijd met artikel 5.12, vijfde lid, van de Wet milieubeheer zich een overschrijding van de grenswaarden zal voordoen. Voorts volgt uit de monitoring van het NSL dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in de huidige situatie lager zijn dan de grenswaarden. Uit de verwachte ontwikkeling in en rond het plangebied zowel voor 2020 als voor 2030 op de wettelijke beoordelingspunten blijkt evenmin dat een overschrijding van de grenswaarden zal optreden. Met de door [appellant sub 6], [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 5] en anderen gestelde twijfel over de representativiteit van de in het kader van het NSL toegepaste berekeningsmethode en de volledigheid en de juistheid van de daarbij gehanteerde uitgangspunten en met hetgeen [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] hebben aangevoerd over de monitoring in het algemeen acht de Afdeling voorts niet aannemelijk gemaakt dat de resultaten van de berekeningen voor het bepalen van de luchtkwaliteit op basis van de daarvoor wettelijk voorgeschreven rekenmethoden zodanig te kort schieten dat het NSL buiten toepassing had moeten blijven. Voor zover de aspecten die volgens [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 5] en anderen bij de berekening buiten beschouwing zijn gebleven niet in aanmerking zijn genomen, acht de Afdeling niet onderbouwd dat het gaat om aspecten die, vanwege bijvoorbeeld onzekerheid over hun ontwikkeling, niet buiten beschouwing mochten blijven dan wel, voor zover ze in beschouwing genomen hadden moeten worden genomen, tot een zo van het NSL afwijkend resultaat leiden dat het NSL om die reden buiten toepassing zou moeten worden gelaten. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat voor zeer fijn stof, ultrafijn stof en roet in bijlage 2 van de Wet milieubeheer geen afzonderlijke grenswaarden zijn opgenomen, zodat de betogen van [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 5] en anderen die ertoe strekken dat de emissie van deze stoffen ten onrechte niet in het NSL is opgenomen evenmin kunnen leiden tot het oordeel dat het NSL niet mocht worden gehanteerd.

52.5. De Afdeling ziet in hetgeen is aangevoerd gelet op het voorgaande geen grond voor het oordeel dat het NSL niet kan worden toegepast omdat zich strijd voordoet met hoger recht dan wel een algemeen rechtsbeginsel.

Er bestaat daarom geen grond voor het oordeel dat de minister het tracébesluit niet met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer heeft mogen vaststellen.

De betogen falen.

52.6. Op hetgeen [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 5] en anderen hebben aangevoerd over de gevolgen van de luchtkwaliteit voor het woon- en leefklimaat, de gezondheid en de door [appellante sub 7] anderen geteelde gewassen, zal onder D.4.3, worden ingegaan.

D.4.1.5 Besluit gevoelige bestemmingen

53. [appellant sub 6] voert aan dat het tracébesluit op gespannen voet staat met het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen). Hij wijst er in dit verband op dat zijn gronden op grond van het ter plaatse geldende bestemmingsplan mogen worden gebruikt voor extensieve recreatie en voor een beroep aan huis, waaronder kinderopvang.

53.1. Zoals de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 27 januari 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:163](#), strekt het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) ertoe nieuwe ontwikkelingen als bijvoorbeeld verpleeg- en bejaardenhuizen niet mogelijk te maken op minder dan 300 m vanaf de rand van een rijksweg. Dit besluit ziet niet op bestaande bestemmingen maar beperkt enkel de mogelijkheid om nieuwe wat betreft luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen te realiseren. Het besluit levert dan ook geen beperkingen op voor de aanleg en wijziging van wegen op grond van de Tracéwet.

Het betoog faalt.

D.4.2 GELUID

D.4.2.1 Algemeen

54. [appellant sub 6], [appellante sub 7] en anderen, Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen, [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] en [appellant sub 5] en anderen hebben beroepsgronden over het aspect geluid

naar voren gebracht. De Afdeling zal de beroepsgronden van [appellante sub 7] en anderen en de Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen gezamenlijk behandelen.

[appellant sub 4] en anderen hebben hun beroepsgrond over het aspect geluid ter zitting ingetrokken. [appellante sub 12] heeft naar aanleiding van het hetgeen ter zitting is besproken ter zitting toegelicht dat haar vragen over het aspect geluid zijn beantwoord en dat daar in de uitspraak niet op hoeft te worden ingegaan.

55. Bij de voorbereiding van het tracébesluit is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het rapport Akoestisch onderzoek-Hoofdrapport, het rapport Deelrapport Referentiepunten en het rapport Deelrapport specifiek.

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

Er is daarnaast akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluideffecten van de wijziging van het onderliggende wegennet. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het rapport Deelrapport onderliggend wegennet. Op dit onderzoek is de Wet geluidhinder van toepassing.

56. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat geluidbeperkende maatregelen dienen te worden getroffen vanwege het overschrijden van de voorkeurswaarde dan wel de toetswaarde, dat is de geluidbelasting die op een geluidgevoelig object wordt ondervonden bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond. Deze geluidbeperkende maatregelen bestaan uit bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen. Deze maatregelen zijn in artikel 6 van het tracébesluit opgenomen. Voorts voorziet het tracébesluit in een aantal aanvullende schermmaatregelen die in het tracébesluit zijn opgenomen in verband met de Saldo Nul-ambitie. Deze ambitie is gebaseerd op de Inpassingsovereenkomst van 30 oktober 2015, waarin de minister, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeente Rotterdam en de gemeente Lansingerland afspraken hebben vastgelegd over het treffen van aanvullende geluidwerende maatregelen. Deze ambitie maakt geen deel uit van het voor het aspect geluid geldende toetsingskader dat in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is opgenomen.

D.4.2.2 [appellant sub 6]

57. De woning van [appellant sub 6] bevindt zich aan de [locatie 8]. De Schieveensedijk loopt parallel aan het gedeelte van de A13, dat als gevolg van het tracébesluit zal worden aangepast. De woning is voorts nabij het knooppunt tussen de A13 en het nieuwe tracé voor de A16 gelegen.

57.1. [appellant sub 6] betoogt dat de minister zich niet op het standpunt heeft mogen stellen dat de geluidbelasting ter plaatse van zijn perceel aanvaardbaar is. Hij vreest dat het vastgestelde productieplafond zal worden overschreden omdat hij betwijfelt of met het toepassen van tweelaags ZOAB de vereiste reductie van de geluidbelasting wordt gehaald. Volgens [appellant sub 6] is het algemeen bekend dat ZOAB naar verloop van tijd zijn geluidreducerende werking verliest. Daarom is het noodzakelijk dat aanvullende bron- en overdrachtsmaatregelen worden genomen, waarbij rekening dient te worden gehouden met de in artikel 11.2 van de Wet milieubeheer voorgeschreven binnenwaarde, aldus [appellant sub 6]. [appellant sub 6] stelt in dit verband dat het niet is toegestaan om pas na de vaststelling van het tracébesluit onderzoek te verrichten naar de maatregelen die moeten worden getroffen om overschrijding van de binnenwaarde te voorkomen. Verder brengt [appellant sub 6] naar voren dat de minister met zijn standpunt dat overdrachtsmaatregelen niet doelmatig zijn vanwege de solitaire ligging van de woning op het perceel de planologische mogelijkheden miskent. De minister handelt volgens [appellant sub 6] daarom in strijd met artikel 8 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (hierna: EVRM). [appellant sub 6] voert daartoe aan dat de bestaande geluidbelasting van 62 dB niet wordt teruggebracht. [appellant sub 6] vraagt zich ten slotte af of de sanering van zijn woning is voltooid.

57.2. In het rapport Deelrapport specifiek is ingegaan op de te treffen geluidbeperkende maatregelen. De afweging van maatregelen heeft plaatsgevonden in clusters. De woning van [appellant sub 6] is betrokken in de afweging van maatregelen voor cluster 25. Uit paragraaf 5.6 van dit onderzoek volgt dat de geluidbelasting

ter plaatse van deze woning niet toeneemt ten opzichte van de geluidbelasting die wordt ondervonden bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond in verband met de bestaande A13, indien de doelmatige bronmaatregel tweelaags ZOAB wordt toegepast. Deze maatregel is opgenomen in artikel 6, eerste lid, van het tracébesluit. De in artikel 11.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer voorgeschreven voorkeurswaarde van 50 dB wordt vanwege het nieuwe tracé van de A16, ook na de toepassing van tweelaags ZOAB, overschreden. Aanvullende schermmaatregelen worden echter financieel niet doelmatig geacht vanwege de solitaire ligging van de woning en de afstand van de woning tot het tracé.

57.3. De Afdeling stelt vast dat [appellant sub 6] met zijn stelling dat ZOAB door verloop van tijd zijn geluidreducerende werking verliest, zodat volgens hem de geluidbelasting niet beperkt blijft tot 62 dB, miskent dat blijkens paragraaf 4.4 van bijlage III van het toe te passen Reken- en meetvoorschrift 2012 rekening wordt gehouden met een verouderingscorrectie. Deze stelling geeft daarom geen grond voor het oordeel dat de minister het rapport Deelrapport specifiek niet aan het tracébesluit ten grondslag heeft mogen leggen. Voor het overige heeft [appellant sub 6] geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de gehanteerde methodiek en uitkomsten van de berekeningen in het rapport Deelrapport specifiek. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 6] heeft aangevoerd dan ook geen aanleiding om aan de juistheid van de uitkomsten van dat rapport te twijfelen.

De Afdeling stelt vast dat het tracébesluit daarmee voldoet aan artikel 11.30, tweede lid, en aan het eerste lid, gelezen in samenhang met het vierde lid, van de Wet milieubeheer vanwege de wijziging van het geluidproductieplafond voor de aanpassing van de A13 en de vaststelling van het geluidproductieplafond voor het nieuwe tracé van de A16. De Afdeling ziet dan ook niet in dat de minister op grond van de Wet milieubeheer gehouden was om meer geluidbeperkende maatregelen te treffen.

Het betoog faalt in zoverre.

57.4. Omdat de in artikel 11.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer voorgeschreven voorkeurswaarde van 50 dB vanwege het nieuwe tracé van de A16 wordt overschreden, is de woning van [appellant sub 6] opgenomen in de lijst van woningen ten aanzien waarvan te zijner tijd een onderzoek naar de binnenwaarde zal plaatsvinden. De met het oog daarop ingevolge artikel 11.38, eerste lid, van de Wet milieubeheer na het onherroepelijk worden van het tracébesluit eventueel te treffen geluidwerende maatregelen maken geen onderdeel uit van het voorliggende tracébesluit. Het in dat verband te verrichten onderzoek hoeft daarom niet in het tracébesluit te worden betrokken. Het betoog daarover faalt daarom. De Afdeling stelt voorts vast dat de woning van [appellant sub 6] geen saneringsobject is als bedoeld in artikel 11.57 van die wet. Hetgeen hij daarover naar voren heeft gebracht faalt daarom ook.

57.5. Voor zover sprake is van een op de minister rustende positieve verplichting om redelijke en gepaste maatregelen te nemen ter bescherming van de in artikel 8, eerste lid, van het EVRM neergelegde rechten, ziet de Afdeling niet dat de minister daarin te kort is geschoten. De Afdeling verwijst daarbij naar het arrest van het Europees Hof voor de Rechten van de mens, Fägerskiöld tegen Zweden, arrest van 25 maart 2008, nr. 37664/04 (www.echr.co.int). Uit dit arrest blijkt dat zich ernstige geluidsoverlast moet voordoen wil dit recht met vrucht kunnen worden ingeroepen. Dat is het geval als het geluidniveau zodanig hoog is dat het de betrokkene in ernstige mate in zijn gezondheid treft of hem belet in zijn woongenot en zijn privé- of gezinsleven. Nu in de voorgaande overwegingen is vastgesteld dat de geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 6] het geldende productieplafond niet overschrijdt ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 6] heeft aangevoerd geen grond voor het oordeel dat zodanige overlast hier aan de orde is.

Het betoog faalt.

D.4.2.3 [appellante sub 7] en anderen en de Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen

58. [appellante sub 7] en anderen en de Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen stellen dat ten onrechte niet wordt voldaan aan de Saldo Nul-ambitie. Zij wijzen erop dat de aanleg van het tracé grote gevolgen heeft voor hun woon- en leefklimaat, ook vanwege de cumulatie met andere geluidbronnen. De Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen voeren aan dat bij de berekeningen is uitgegaan van het toepassen van tweelaags ZOAB, terwijl het de bedoeling is dat dubbellaags ZOAB (fijn) wordt toegepast. [appellante sub 7] en anderen

voeren aan dat de geluidbelasting ter plaatse van de woning aan de [locatie 9] door het tracébesluit toeneemt van 50 dB in de bestaande situatie tot 55 dB in de nieuwe situatie. Zij wijzen erop dat met het toepassen van de maatregel dubbellaags ZOAB (fijn) de geluidbelasting niet tot 50 dB maar tot slechts 53 dB wordt teruggebracht. [appellante sub 7] en anderen en de Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen brengen verder naar voren dat niet zeker is of met dubbellaags ZOAB (fijn) de vereiste reductie van de geluidbelasting zal worden bereikt, omdat geen onderzoeksresultaten bekend zijn van de werking van deze maatregel. Dit zou er volgens [appellante sub 7] en anderen en de Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen toe kunnen leiden dat hogere geluidschermen dienen te worden geplaatst om aan de Saldo Nul-ambitie te kunnen voldoen. Het tracébesluit voorziet daar echter ten onrechte niet in, aldus [appellante sub 7] en anderen. De Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen stellen dat die hogere geluidschermen, die wellicht ook op hooggelegen viaducten zouden moeten worden geplaatst, op bezwaren stuiten vanuit het oogpunt van veiligheid in verband met het luchtverkeer.

Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen stellen voorts dat niet duidelijk is waarom aan de zuidzijde van de A16 in verband met het bedrijventerrein Schiebroek wel is voorzien in geluidschermen terwijl aan de noordzijde van de A16 niet dan wel in lagere schermen is voorzien. Verder brengen zij naar voren dat het ontwerp van de N471 ten onrechte niet in het tracébesluit is betrokken, vanwege fysieke aanpassingen aan die weg en de toename van het aantal verkeersbewegingen. In verband met deze wijzigingen had de minister voor deze weg geluidberekeningen moeten verrichten, aldus de Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen.

[appellante sub 7] en anderen brengen voorts naar voren dat de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van de Oude Bovendijk hoog is, vooral vanwege het vliegverkeer van het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Daarbij komt dat de uitbreiding van het vliegveld niet in het tracébesluit is betrokken. Volgens [appellante sub 7] en anderen dient vanwege de gevolgen die alle ontwikkelingen hebben voor de leefomgeving bij het treffen van geluidwerende maatregelen getoetst te worden aan een gezondheids criterium. Niet kan worden volstaan met het financiële doelmatigheidscriterium, aldus [appellante sub 7] en anderen. Verder werkt volgens [appellante sub 7] en anderen het polderlandschap als een klankkast, waardoor meer geluidhinder zal worden ondervonden. [appellante sub 7] en anderen stellen daarnaast dat referentiepunt 50 in de berekeningen die in het kader van de Saldo Nul-ambitie hebben plaatsgevonden niet representatief is voor het bepalen van de geluidbelasting. Er had moeten worden gekozen voor een referentiepunt dicht bij de weg, aldus [appellante sub 7] en anderen.

58.1. De Afdeling zal de beroepsgronden van [appellante sub 7] en anderen en de Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen eerst bespreken aan de hand van het wettelijk toetsingskader dat in de Wet milieubeheer is opgenomen. Daarna zal worden ingegaan op de maatregelen die worden getroffen in het kader van de Saldo Nul-ambitie. Op hetgeen [appellante sub 7] en anderen hebben aangevoerd over de gevolgen die geluidhinder heeft voor hun woon- en leefklimaat en hun gezondheid zal onder D.4.3 worden ingegaan.

58.2. [appellante sub 7] en anderen wonen aan de [locatie 9] te Rotterdam. De Bewonersgroep Rodenrijs-West komt op voor de belangen van bewoners van woningen in het gebied langs de Vlinderstrik tussen de Oude Bovendijk en de Bonfut. Dit gebied en de woning van [appellante sub 7] en anderen nabij het nieuwe tracé van de A16 zijn in het Deelrapport specifiek meegenomen in de afweging van maatregelen voor cluster 22.

In paragraaf 5.6 van dit rapport staat dat in cluster 22 overschrijdingen van de voorkeurswaarde plaatsvinden wanneer alleen de doelmatige bronmaatregel tweelaags ZOAB wordt toegepast. Er is daarom gekeken naar aanvullende schermmaatregelen om de geluidbelasting te beperken, waarbij een onderscheid is gemaakt in het deelcluster Oude Bovendijk en het deelcluster Berkel en Rodenrijs. Daartoe is een aantal varianten van schermmaatregelen onderzocht.

Volgens het Deelrapport specifiek is voor de woningen aan de Oude Bovendijk het toepassen van een scherm van 4 m hoog en van 425 m lang doelmatig. Een verdere verhoging van het scherm heeft volgens het rapport een beperkt effect op het wegnemen van de resterende overschrijdingen van de toetswaarde. Zelfs bij schermen van 6 m of 8 m hoog worden de knelpunten volgens het rapport niet opgelost. De extra kosten die gemaakt moeten worden voor hogere schermen staan volgens het rapport niet in een redelijke verhouding tot de geluidreductie die daarmee wordt behaald. De Afdeling stelt vast dat [appellante sub 7] en anderen geen

concrete bezwaren naar voren hebben gebracht tegen de bevindingen in het Deelrapport specifiek, dat de resultaten bevat van akoestisch onderzoek dat heeft plaatsgevonden overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, een regeling als bedoeld in artikel 11.33, zevende lid, van de Wet milieubeheer. Zij hebben evenmin hun stelling dat de polder een versterking van de geluidbelasting veroorzaakt nader onderbouwd. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat niet van de conclusie in het Deelrapport specifiek kan worden uitgegaan.

Volgens het Deelrapport specifiek zijn voor het deelcluster Berkel en Rodenrijs schermen van 2 m hoog ter plaatse van de passage van de A16 met de N471 en de Hogesnelheidslijn doelmatig. Door deze maatregel zal zich geen overschrijding van de voorkeurswaarde meer voordoen in Berkel en Rodenrijs. De Afdeling stelt vast dat het tracébesluit in zoverre voldoet aan artikel 11.30, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Aan de Bergschenhoekseweg bevindt zich binnen cluster 22 langs het nieuwe tracé van de A16 één woning waar zich overschrijding van de voorkeurswaarde voordoet. Ter plaatse zal worden voorzien in een grondwal van 4,5 m hoog, langs het tracé tussen de HSL en de Ankie Verbeek-Ohrlaan, die in het geluidmodel als hoogtelijn is ingevoerd. Volgens het Deelrapport specifiek zijn aanvullende schermmaatregelen financieel niet doelmatig. De Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen hebben geen concrete bezwaren aangevoerd tegen de bevindingen in het Deelrapport specifiek, zodat in zoverre geen aanleiding bestaat aan de juistheid daarvan te twijfelen. Voor zover het betoog van de Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen ertoe strekt dat hogere schermen moeten worden geplaatst aan de noordzijde van het nieuwe tracé, faalt het daarom.

58.3. In het Deelrapport onderliggend wegnnet zijn de resultaten neergelegd van het akoestisch onderzoek naar de wijziging van onderliggende wegen in verband met de aanleg van het nieuwe tracé van de A16 en de aanpassing van de A13. Daaronder zijn begrepen de in verband met het tracébesluit noodzakelijke wijzigingen van de N471. Het Deelrapport onderliggend wegnnet is als bijlage bij het tracébesluit gevoegd. Het betoog van de Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen dat de wijziging van de N471 niet in het tracébesluit is betrokken mist daarom feitelijke grondslag. Voor zover het betoog ertoe strekt dat het rapport onvolledig is, slaagt het niet, omdat het betoog in zoverre niet met concrete gegevens is onderbouwd.

58.4. Uit hoofdstuk 7 van het Deelrapport specifiek volgt dat overeenkomstig artikel 11.33, zesde lid, van de Wet milieubeheer onderzoek is verricht naar de effecten van de cumulatie van de geluidbelasting vanwege het tracé met de geluidbelasting die wordt veroorzaakt door het vliegveld Rotterdam The Hague Airport, de Hogesnelheidslijn, de trein- en metrolijn Randstadrail en het stedelijk en provinciaal wegnnet. Daarbij is bij woningen waar als gevolg van het tracé de voorkeurswaarde of de toetswaarde voor de geluidbelasting wordt overschreden, onderzocht of de toekomstige geluidbelasting verminderd kan worden. Daarbij is gekeken of door tegen dezelfde of minder maatregelpunten (deels) maatregelen kunnen worden getroffen aan een of meer andere bronnen en of de gecumuleerde geluidbelastingen aanleiding geven tot het treffen van bovendoelmatige maatregelen. In het Deelrapport specifiek staat dat voor de woningen aan de Oude Bovendijk niet de A16 maar het vliegveld de bepalende bron is voor de cumulatieve geluidbelasting. Uit het Deelrapport specifiek volgt dat de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van de woning aan de [locatie 9] 64 dB is. De bijdrage van het luchtverkeerslawaai is 63 dB, de bijdrage van de rijksweg is 55 dB. Volgens het rapport zijn bron- en overdrachtsmaatregelen aan het vliegverkeer niet mogelijk en zijn aanvullende maatregelen aan de rijksweg om de cumulatieve geluidbelasting te beperken niet doeltreffend. [appellante sub 7] en anderen hebben hiertegen geen concrete bezwaren naar voren gebracht. De Afdeling ziet in hetgeen [appellante sub 7] en anderen hebben aangevoerd dan ook geen grond voor het oordeel dat de minister zich in zoverre niet op het Deelrapport specifiek heeft mogen baseren. De minister heeft zich naar het oordeel van de Afdeling vanwege de bijdrage van het vliegverkeer in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de cumulatieve geluidbelasting vanwege de bijdrage van het tracé van de A16 niet onaanvaardbaar is. Het betoog faalt in zoverre.

De minister heeft de uitbreiding van het vliegveld Rotterdam The Hague Airport niet bij de berekening van de cumulatieve geluidbelasting betrokken, omdat daarover nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden, waarmee rekening kon worden gehouden. De Afdeling ziet daarom ook ten aanzien van dit betoog geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet op het Deelrapport specifiek heeft mogen baseren. Het betoog faalt ook in zoverre.

58.5. De in het Deelrapport specifiek voor cluster 22 aanbevolen bronmaatregel tweelaags ZOAB is

opgenomen in tabel 5 van artikel 6, eerste lid, van het tracébesluit. In verband met de Saldo Nul-ambitie is in artikel 6, tweede lid, en de in die bepaling opgenomen tabel 6 van het tracébesluit voorzien in een scherm van 5 m hoog bij de Oude Bovendijk en in een scherm van 3 m hoog bij de passage met de N471. Deze schermen zijn hoger dan die de minister op grond van de Wet milieubeheer doelmatig acht. De toepassing van dubbellaags ZOAB (fijn) is ook een maatregel die in het kader van de Saldo Nul-ambitie is voorzien. Deze maatregel is niet in het tracébesluit opgenomen. Aangezien, zoals onder D.4.2.1 is overwogen, de Saldo Nul-ambitie geen deel uitmaakt van het in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer opgenomen wettelijk kader, stelt de Afdeling vast dat de minister op grond van die wet niet was gehouden om de maatregelen die verband houden met de Saldo Nul-ambitie in het tracébesluit op te nemen. Het onderzoek dat in het kader van deze ambitie is verricht maakt dan ook geen deel uit van het tracébesluit. Hetgeen [appellante sub 7] en anderen naar voren hebben gebracht over referentiepunt 50, dat, zo begrijpt de Afdeling, is gericht tegen het akoestisch onderzoek dat in het kader van de Saldo Nul-ambitie is verricht, kan daarom niet leiden tot de conclusie dat het tracébesluit onrechtmatig is.

De minister heeft ter zitting toegelicht dat de verwachting is dat met de toepassing van dubbellaags ZOAB (fijn) een verdere reductie van de geluidbelasting zal worden bereikt. Onderzoeksresultaten daarover zijn echter nog niet beschikbaar. Daarom is deze maatregel niet opgenomen in het tracébesluit en is deze maatregel niet betrokken in het akoestisch onderzoek. De minister heeft voorts ter zitting medegedeeld dat in het kader van de Saldo Nul-ambitie geen hogere schermen zullen worden toegepast in het geval uit nog te verkrijgen onderzoeksresultaten zou volgen dat met de toepassing van dubbellaags ZOAB (fijn) niet de gewenste reductie van de geluidbelasting kan worden bereikt. Een hoger scherm stuit volgens de minister op financiële bezwaren. Aangezien ook de toepassing van dubbellaags ZOAB (fijn) een maatregel is vanwege de Saldo Nul-ambitie en de minister daartoe op grond van de Wet milieubeheer niet gehouden is, ziet de Afdeling in hetgeen [appellante sub 7] en anderen en de Bewonersgroep Rodenrijs-West hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet heeft mogen beperken tot de in artikel 6, tweede lid, van het tracébesluit opgenomen schermmaatregelen. Aan inhoudelijke bespreking van het betoog van de Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen dat eventuele hogere schermen niet kunnen worden geplaatst uit het oogpunt van luchtverkeersveiligheid, komt de Afdeling daarom niet toe. Voor zover dat betoog er mede toe strekt dat hoogtebeperkingen in de weg staan aan de in het tracébesluit opgenomen geluidwerende schermen overweegt de Afdeling dat, zoals de minister ter zitting heeft gesteld, bij de toets van de schermen door de Inspectie Leefomgeving en Transport niet naar voren is gekomen dat het tracébesluit in zoverre niet zou kunnen worden uitgevoerd.

De betogen falen in zoverre.

D.4.2.4 [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B]

59. [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] stellen dat de gevolgen van het tracé voor de geluidbelasting door een onafhankelijke instantie bepaald moet worden. Voorts dienen de gevolgen gedurende een langere periode gemonitord te worden. Desnoods dienen maatregelen te worden getroffen, aldus [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B].

59.1. [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] wonen aan onderscheidenlijk de [locatie 10] en de [locatie 11] nabij het gedeelte van de A13 dat als gevolg van het tracébesluit zal worden aangepast.

In artikel 11.20 van de Wet milieubeheer is bepaald dat de beheerder zorg dient te dragen voor de naleving van de geluidproductieplafonds. In artikel 11.22 is bepaald dat jaarlijks verslag wordt uitgebracht over de naleving van de geluidproductieplafonds. Gelet daarop heeft de minister in het tracébesluit niet in bepalingen over monitoring en naleving hoeven voorzien. Hetgeen [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] hebben aangevoerd geeft voorts geen aanleiding voor de conclusie dat het akoestisch onderzoek, waarin de geluidbelasting dient te worden bepaald met toepassing van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, niet op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Hun betoog dat de gevolgen voor geluid door een onafhankelijke instantie moeten worden bepaald, geeft daarom geen voor het oordeel dat de minister dat onderzoek niet aan het tracébesluit ten grondslag heeft mogen leggen.

Het betoog faalt.

D.4.2.5 [appellant sub 5] en anderen

60. [appellant sub 5] en anderen betogen dat in verband met de gevolgen voor hun woon- en leefklimaat en gezondheid aan strengere grenswaarden dient te worden getoetst dan in de Wet milieubeheer zijn opgenomen. Zij wijzen erop dat volgens de WHO de gestelde grenswaarden moeten worden bijgesteld.

60.1. [appellant sub 5] en anderen wonen aan de [locatie 12] en [locatie 13] te Rotterdam, ten zuiden van het nieuwe tracé voor de A16.

De Afdeling stelt vast dat het betoog van [appellant sub 5] en anderen niet is gericht tegen het in verband met het tracébesluit verricht akoestisch onderzoek. Hun betoog geeft daarom geen grond voor het oordeel dat de minister dat onderzoek niet aan zijn besluit ten grondslag heeft mogen hebben leggen. Op hetgeen [appellant sub 5] en anderen hebben aangevoerd over gevolgen van geluidhinder voor hun woon- en leefomgeving en gezondheid zal hierna onder D.4.3 worden ingegaan.

D.4.3 GEVOLGEN WOON- EN LEEFKLIAMAT, GEZONDHEID EN SCHADE

61. [appellante sub 7] en anderen, [appellant sub 5] en anderen en [appellant sub 14D] en anderen vrezen voor negatieve gevolgen voor het woon- en leefklimaat en de gezondheid vanwege de gevolgen die het tracébesluit heeft voor de luchtkwaliteit en geluidhinder. Zij stellen, zoals zij ter zitting hebben toegelicht, dat de minister bij de vaststelling van het tracébesluit onvoldoende betrokken heeft dat de leefomgeving reeds zwaar is belast door de bestaande wegen en het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. [appellante sub 7] en anderen voeren aan dat daarom getoetst had moeten worden aan een gezondheids criterium. Volgens [appellant sub 5] en anderen is niet duidelijk hoe de gezondheid van omwonenden is betrokken in de belangenafweging en zij stellen dat, hoewel geen grenswaarden worden overschreden, de kwaliteit van de woon- en leefomgeving verslechtert. [appellante sub 7] en anderen en [appellant sub 5] en anderen wijzen erop dat volgens de WHO de normen voor geluid en luchtkwaliteit moeten worden bijgesteld. [appellante sub 7] en anderen stellen verder dat zij schade zullen ondervinden omdat de door hen geteelde gewassen gevoelig zijn voor veranderingen in de luchtkwaliteit.

62. Naast de toets aan de wettelijke vereisten voor luchtkwaliteit en geluid heeft de minister aan de hand van de zogeheten GES-methode onderzoek laten verrichten naar de gevolgen voor de gezondheid. De resultaten daarvan zijn vastgelegd in het Gezondheidsonderzoek varianten Rijksweg 13/16 Rotterdam. In dat onderzoek staat dat met het NSL en de geluidproductieplafonds het gezondheidsbelang is geborgd. Ook staat daarin dat in de autonome situatie de milieugezondheidssituatie reeds is belast. Uit het onderzoek volgt dat wat het aspect luchtkwaliteit betreft er geen gevolgen in de milieugezondheidssituatie zullen optreden. Wat het aspect geluid betreft zullen volgens het onderzoek niet alle knelpunten worden weggenomen. Het aantal blootgestelden in een hogere GES-klasse neemt volgens het onderzoek echter af.

63. Niet in geschil is dat het tracébesluit ertoe kan leiden dat op een aantal locaties meer geluidhinder zal kunnen worden ervaren dan thans het geval is en dat de woonomgeving verandert. [appellante sub 7] en anderen, [appellant sub 5] en anderen en [appellant sub 14D] en anderen kunnen daardoor gevolgen van het tracébesluit ondervinden. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister echter in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met het realiseren van het tracé dan aan de belangen van [appellante sub 7] en anderen, [appellant sub 5] en anderen en [appellant sub 14D] en anderen bij het behoud van de bestaande situatie. Hierbij tekent de Afdeling aan dat, zoals volgt uit hetgeen hiervoor over de aspecten luchtkwaliteit en geluid is overwogen, wordt voldaan aan de wettelijke vereisten, zodat de minister, mede gelet op het Gezondheidsonderzoek, er in redelijkheid van heeft kunnen uitgaan dat het tracébesluit niet leidt tot onaanvaardbare schadelijke gevolgen voor de gezondheid.

Voor zover [appellante sub 7] en anderen stellen dat zij schade zullen ondervinden omdat de door hen geteelde gewassen gevoelig zijn voor veranderingen in de luchtkwaliteit, overweegt de Afdeling dat zij ingevolge artikel 22 van de Tracéwet bezien in samenhang met artikel 16 van het tracébesluit op grond van de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 een verzoek om schadevergoeding op grond van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 bij de minister kunnen indienen. De

Afdeling ziet in het aangevoerde geen grond voor de verwachting dat de eventuele schade zodanig zal zijn dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

De betogen falen.

D.5 BUISLEIDINGSTROOK

64. Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen voeren aan dat het tracé van de nieuwe A16 gedeeltelijk de ruimtelijke reservering overlapt voor een toekomstige buisleiding van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (hierna: buisleiding van nationaal belang). Zij wijzen daarbij op artikel 2.9.4, eerste lid, van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro) waarin is bepaald dat een bestemmingsplan geen nieuwe activiteiten mag toelaten die een belemmering vormen voor de aanleg van een buisleiding van nationaal belang. De aanleg van de nieuwe A16 is volgens Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen voorzien in de lengterichting van het voorkeustracé voor de buisleiding van nationaal belang en vormt gelet op het bepaalde in artikel 2.9.4, tweede lid, aanhef en onder b, van het Barro in ieder geval een belemmering als bedoeld in het eerste lid. Hoewel een tracébesluit geen bestemmingsplan is, moet volgens Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen bij de vaststelling van het tracébesluit aan artikel 2.9.4 van het Barro worden getoetst. Zij wijzen er in dit verband op dat in artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet is bepaald dat de gemeenteraad binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden een bestemmingsplan of beheersverordening dient vast te stellen overeenkomstig het tracébesluit. Doordat bij de vaststelling van het bestemmingsplan moet worden voldaan aan het Barro, dient reeds bij de vaststelling van het tracébesluit te worden getoetst of hieraan kan worden voldaan, aldus Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen.

64.1. De Afdeling stelt vast dat het tracé van de nieuwe A16 het voorkeustracé voor een toekomstige buisleiding van nationaal belang als bedoeld in het Barro gedeeltelijk overlapt. Anders dan Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen veronderstellen, is het Barro niet van toepassing op een bestemmingsplan dat op grond van artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden, wordt vastgesteld. In artikel 1.2, aanhef en onder b, van het Barro is immers bepaald dat het Barro niet van toepassing is op een bestemmingsplan, voor zover dat strekt ter uitvoering van een tracébesluit als bedoeld in de Tracéwet. Het betoog van Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen dat sprake is van strijd met bepalingen uit het Barro faalt dan ook.

64.2. Voor zover Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen betogen dat de minister bij zijn belangenafweging onvoldoende rekening heeft gehouden met de omstandigheid dat het tracé van de nieuwe A16 het voorkeustracé voor een toekomstige buisleiding van nationaal belang gedeeltelijk overlapt, overweegt de Afdeling als volgt. In de toelichting bij het tracébesluit is deze gedeeltelijke overlap onderkend. Vermeld is dat dit onoverkomelijk is gebleken waarbij aspecten als een verkeersveilig wegontwerp, de wettelijke milieueisen, zorgvuldig ruimtegebruik en projectkosten een rol hebben gespeeld. De Afdeling ziet in het betoog van Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de door de minister gemaakte afweging van de betrokken belangen zodanig onevenwichtig is dat moet worden geoordeeld dat de minister niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen.

64.3. De betogen falen.

D.6 NATUUR EN FLORA & FAUNA

D.6.1 ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR

65. VTM en anderen, NMF en anderen, Natuurmonumenten en [appellante sub 7] en anderen voeren beroepsgronden aan over de gevolgen van het tracébesluit voor de Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS), thans Natuurnetwerk Nederland.

66. Het tracé van de nieuwe A16 doorsnijdt de EHS in de Polder Schieveen ter plaatse van de toekomstige verbidingsboog tussen de A13 en de nieuwe A16. Voorts doorsnijdt de nieuwe A16 een toekomstige ecologische verbinding behorend tot de EHS tussen de Zestienhovenweg en de Bergweg Zuid. In het aan het tracébesluit ten grondslag liggende rapport "Natuurtoets en Mitigatie- en compensatieplan" uit juni 2016

(hierna: de Natuurtoets) wordt ingegaan op de gevolgen van deze doorsnijdingen en de daaruit voortvloeiende compensatieopgave.

D.6.1.1 Toepasselijk beleid

67. De minister heeft ter zitting toegelicht dat hij bij de vaststelling van het tracébesluit het rijksbeleid voor de bescherming van de EHS neergelegd in de "Spelregels EHS, Beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS saldobenadering en herbegrenzen EHS. Een gezamenlijke uitwerking van rijk en provincies" (hierna: Spelregels EHS) heeft gehanteerd. Tevens heeft hij beoogd bij de beoordeling van de effecten van het tracébesluit op de EHS rekening te houden met het provinciale beleid voor de bescherming van de EHS zoals tot uitdrukking komend in de "Verordening ruimte 2014" (hierna: Verordening ruimte) en de "Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013" (hierna: Beleidsregel Compensatie) van de provincie Zuid-Holland. In het onderstaande zal de Afdeling de beroepsgronden over de EHS daarom bespreken in het licht van het ruimtelijke beleid voor de bescherming van de EHS neergelegd in de Spelregels EHS, Verordening ruimte 2014 en Beleidsregel Compensatie.

D.6.1.2 Reële alternatieven

68. VTM en anderen wijzen erop dat in onder meer de Verordening ruimte is bepaald dat een ontwikkeling in een gebied binnen de EHS niet is toegestaan indien er reële alternatieven voorhanden zijn. Volgens hen heeft de minister zich ten onrechte op het standpunt gesteld dat er in dit geval geen geschikte alternatieven voorhanden zijn waarmee een aantasting van de EHS kan worden voorkomen. Zij wijzen daartoe op de in deze uitspraak genoemde BOS-variant en de mogelijkheden om de bestaande infrastructuur op te waarden en het openbaar vervoer te verbeteren.

68.1. In zowel de Spelregels EHS als in artikel 3.2, tweede lid, aanhef en onder a, van de Verordening ruimte en artikel 2, eerste lid, van de Beleidsregel Compensatie is het zogenoemde "nee, tenzij-principe" neergelegd inhoudende dat ingrepen in de EHS niet zijn toegestaan, tenzij er geen reële alternatieven voorhanden zijn waardoor de aantasting van de EHS kan worden voorkomen.

68.2. De Afdeling heeft onder 15 en verder geoordeeld over de alternatieven voor de aanleg van de nieuwe A16, waaronder de door VTM en anderen genoemde BOS-variant en de mogelijkheden om de bestaande infrastructuur op te waarden en het openbaar vervoer te verbeteren. De Afdeling is daarbij tot de conclusie gekomen dat de minister zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat deze alternatieven onvoldoende doelmatig zijn voor het oplossen van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in de regio Rotterdam en geen volwaardig alternatief vormen voor de aanleg van de nieuwe A16. Gelet hierop heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat er in dit geval geen reële alternatieven voorhanden zijn waarmee een aantasting van de EHS kan worden voorkomen.

Het betoog faalt.

D.6.1.3 Omvang van de compensatieopgave

69. In de Natuurtoets is geconcludeerd dat als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 10,1 ha EHS-gebied zal moeten worden gecompenseerd. Gelet op de ontwikkelingsduur van het aangetaste EHS-gebied is in de Natuurtoets een kwaliteitstoeslag gehanteerd van 33% waarmee de compensatieopgave voor aangetast EHS-gebied in totaal 13,4 ha bedraagt.

70. VTM en anderen, NMF en anderen en Natuurmonumenten betogen dat de voornoemde compensatieopgave voor de ontstane aantasting van de EHS ontoereikend is. Zij voeren daartoe aan dat aan de zuidzijde van de geplande verbindingsboog tussen de A13 en de nieuwe A16 een stukje EHS-gebied resteert met een oppervlakte van 1,5 ha die door de aanleg van de nieuwe A16 wordt afgesneden en geïsoleerd komt te liggen. Volgens hen is in de Natuurtoets ten onrechte geconcludeerd dat deze snipper van 1,5 ha niet hoeft te worden gecompenseerd. Een geïsoleerde ligging van deze snipper leidt tot een aantasting van de samenhang en kwaliteit van de EHS, aldus VTM en anderen.

Voor zover in de Natuurtoets onder verwijzing naar de broedvogelonderzoeken van VanderHelm Milieubeheer B.V. uit 2009 en 2014 (hierna: broedvogelonderzoeken uit 2009 en 2014) is geconcludeerd dat de snipper van 1,5 ha niet wordt gebruikt door broedvogels, betogen NMF en anderen en Natuurmonumenten dat deze conclusie niet is gebaseerd op actueel onderzoek. Uit het rapport "Broedvogelinventarisatie Polder Schieveen te Rotterdam 2016" van VanderHelm Milieubeheer B.V. uit augustus 2016 (hierna: het broedvogelonderzoek uit 2016) blijkt volgens hen dat weldegelijk broedvogels zijn waargenomen ter plaatse van de snipper van 1,5 ha.

70.1. In de Spelregels EHS is vermeld dat ruimtelijke ingrepen die significante negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS, wat betreft areaal, kwaliteit en samenhang, dienen te worden gecompenseerd. Dit is eveneens neergelegd in artikel 2.3.4, eerste lid, en vijfde lid, onder a, van de Verordening ruimte en in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Beleidsregel Compensatie.

70.2. Het EHS-gebied dat in de Polder Schieveen als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 wordt doorsneden is blijkens paragraaf 5.2 van de Natuurtoets aangewezen voor het natuurbeheertype "Vochtig weidevogelgrasland (N13.01)". Dit natuurbeheertype omvat natte en vochtige graslanden met primair een weidevogeldoelstelling waarbij de aantallen weidevogels leidend zijn voor de realisatie van de wezenlijke kenmerken en natuurwaarden, aldus de Natuurtoets. Voorts is in de Natuurtoets vermeld dat de omgevingscondities, zoals rust, duisternis en openheid, mede bepalend zijn voor de geschiktheid van het gebied voor weidevogels.

70.3. Blijkens afbeelding 5.6 van de Natuurtoets zal aan de zuidzijde van de verbindingsboog tussen de A13 en de nieuwe A16 een deel van het EHS-gebied in de Polder Schieveen met een oppervlakte van 1,5 ha na de aanleg van de nieuwe A16 geïsoleerd komen te liggen. In paragraaf 5.5 van de Natuurtoets is geconcludeerd dat de geïsoleerde ligging van deze snipper geen significante negatieve effecten heeft op de wezenlijke kenmerken en waarden van het EHS-gebied. Daarbij is vermeld dat uit de broedvogelonderzoeken uit 2009 en 2014 blijkt dat de snipper van 1,5 ha niet door weidevogels wordt gebruikt. De afwezigheid van weidevogels is blijkens de Natuurtoets en het verweerschrift het gevolg van verschillende verstoringfactoren die zich in de huidige situatie voordoen, waarbij onder meer is gewezen op verstoringen door licht en geluid als gevolg van de ligging van de snipper nabij de N209 en de A13 en op de aanwezigheid van veel houtopstanden nabij de snipper die de openheid beperken en een geschikte omgeving vormen voor predatoren om te jagen. Doordat de wezenlijke kenmerken voor vochtig weidevogelgrasland ter plaatse van de snipper van 1,5 ha reeds ontbreken in de huidige situatie, zal de geïsoleerde ligging geen significante negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het EHS-gebied in de Polder Schieveen en bestaat er voor de snipper van 1,5 ha dan ook geen verplichte compensatieopgave, aldus de minister. De Afdeling acht dit standpunt van de minister niet in strijd met de Spelregels EHS dan wel het bepaalde in de Verordening ruimte 2014 en de Beleidsregel Compensatie.

70.4. Voor zover NMF en anderen en Natuurmonumenten wijzen op het broedvogelonderzoek uit 2016, overweegt de Afdeling dat dit broedvogelonderzoek is gebaseerd op waarnemingen gedaan kort vóór de datum waarop het tracébesluit is vastgesteld maar die pas op 15 augustus 2016 kenbaar zijn gemaakt. Gelet hierop en in aanmerking genomen dat, zoals is overwogen onder 32.1, de minister zich mag baseren op gegevens die niet ouder zijn dan twee jaar, ziet de Afdeling in het broedvogelonderzoek uit 2016 geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid van de uitkomsten van de Natuurtoets heeft mogen uitgaan.

70.5. De betogen falen.

D.6.1.4 Realisatie van de compensatieopgave

71. In de Natuurtoets en artikel 10 van het tracébesluit is vermeld dat van de compensatieopgave voor aangetast EHS-gebied en aangetast belangrijk weidevogelgebied 6,1 ha wordt gerealiseerd in de Polder Schieveen en 12,0 ha in de Polder Oudeland van Strijen. De Polder Oudeland van Strijen is gelegen op ongeveer 20 kilometer van het aan te tasten EHS-gebied.

- Nabijheidscriterium

72. VTM en anderen en [appellante sub 7] en anderen wijzen erop dat in onder meer de Verordening ruimte is bepaald dat de compensatie voor de ontstane aantasting van de EHS dient plaats te vinden aansluitend aan of nabij het aangetaste gebied. Volgens hen is onduidelijk waarom ervoor is gekozen de compensatieopgave gedeeltelijk te realiseren in de Polder Oudeland van Strijen gelegen op volgens hen aanzienlijke afstand van het aangetaste EHS-gebied. VTM en anderen stellen zich op het standpunt dat de compensatieopgave geheel of grotendeels kan worden gerealiseerd in en nabij de Polder Schieveen door gronden die thans nog niet als zodanig zijn ingericht, geschikt te maken als weidevogelgebied. De in de stukken vermelde omstandigheid dat Rijkswaterstaat reeds over gronden beschikt in de Polder Oudeland van Strijen biedt geen rechtvaardiging om af te zien van de voorwaarde de compensatie aansluitend aan of nabij de aangetaste gebieden te realiseren, aldus VTM en anderen.

72.1. In de Spelregels EHS, artikel 2.3.4, vijfde lid, onder b, van de Verordening ruimte 2014 en artikel 5, vierde lid, onder a, van de Beleidsregel Compensatie is vermeld dat de compensatie voor aangetast EHS-gebied dient plaats te vinden aansluitend aan of nabij het aangetaste gebied, met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat.

72.2. In het nadere stuk dat de minister voorafgaand aan de zitting heeft ingediend, heeft de minister toegelicht waarom de compensatieopgave niet volledig wordt gerealiseerd in de Polder Schieveen. Daartoe heeft de minister erop gewezen dat blijkens afbeelding 5.1 van de Natuurtoets een deel van de Polder Schieveen reeds is aangewezen als EHS-gebied dan wel als belangrijk weidevogelgebied. Daarnaast heeft de minister in zijn nadere stuk vermeld dat Natuurmonumenten een groot deel van de gronden in de Polder Schieveen heeft verpacht aan agrariërs waarbij aan het gebruik van de gronden reeds beperkende voorwaarden zijn verbonden ter bescherming van weidevogels. De feitelijke juistheid van deze toelichting van de minister hebben VTM en anderen en [appellante sub 7] en anderen niet bestreden. De stelling van de minister dat het realiseren van de compensatieopgave voor het aan te tasten EHS-gebied met een weidevogeldoelstelling in die gebieden waar de bescherming en instandhouding van weidevogels al onderdeel is van provinciale regelgeving dan wel wordt bereikt door middel van feitelijk beheer, geen duidelijke meerwaarde heeft en dan ook niet wenselijk is, acht de Afdeling niet in strijd met het EHS-beleid neergelegd in de Spelregels EHS, de Verordening ruimte en de Beleidsregel Compensatie. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding de minister niet te volgen in zijn standpunt dat in de Polder Schieveen onvoldoende geschikte gronden beschikbaar zijn om de volledige compensatieopgave voor het als het gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 aangetaste EHS-gebied te compenseren.

72.3. De minister heeft voorts gesteld dat ook buiten de Polder Schieveen nabij het aangetaste EHS-gebied een groot deel van de gronden wordt beheerd door onder meer Natuurmonumenten waarbij in het kader van het feitelijk beheer reeds bescherming wordt toegekend aan weidevogels. Bij de vaststelling van het tracébesluit heeft de minister er ook daarom voor gekozen de compensatieopgave gedeeltelijk te realiseren in de Polder Oudeland van Strijen, in een gebied dat wat betreft openheid, schaal, rust en grondwaterstanden voor weidevogels geschikt is en dat in de omgeving ligt van andere weidevogelgebieden. De enkele stelling van VTM en anderen dat zij zich niet kunnen voorstellen dat er op kortere afstand van het aangetaste EHS-gebied geen andere geschikte gronden beschikbaar zijn voor het uitvoeren van de compensatieopgave, waarbij zij uitsluitend ter zitting in algemene zin hebben gewezen op gronden gelegen nabij de Ackerdijkse Plassen en de Schiezone, acht de Afdeling ontoereikend om te twifelen aan de deugdelijkheid van het door de minister verrichte onderzoek naar een geschikte locatie voor het uitvoeren van de compensatieopgave.

72.4. De betogen falen.

- Locatie van de compensatie en zekerheid van uitvoering

73. VTM en anderen en [appellant sub 4] en anderen betogen dat met de enkele vermelding in het tracébesluit dat de compensatieopgave zal worden uitgevoerd in de Polder Schieveen en de Polder Oudeland van Strijen onvoldoende duidelijk is waar de compensatiemaatregelen worden uitgevoerd. Volgens VTM en anderen had de exacte locatie van de compensatiegronden reeds in het tracébesluit moeten worden vastgelegd en moeten worden aangeduid op een kaart bij de Natuurtoets. Zij verwijzen in dit verband onder meer naar artikel 10, eerste lid, onder b, van de Tracéwet en artikel 6 van de Beleidsregel Compensatie. In laatstgenoemde

bepaling zijn inhoudelijke eisen gesteld aan de inhoud van een compensatieplan. Door het ontbreken van de exacte locatie van de compensatiegronden kan volgens VTM en anderen niet worden nagegaan of de compensatie in strijd met het rijksbeleid en provinciale beleid voor bescherming van de EHS wordt aangewend om reeds vastgesteld natuur-, recreatie- en/of landschapsbeleid uit te voeren dan wel wordt uitgevoerd op gronden waarvoor reeds eerder verplichtingen zijn aangegaan. Zij stellen in dit verband dat in de Polder Oudeland van Strijen eveneens aangetast EHS-gebied als gevolg van de aanleg van de "A4 Delft-Schiedam" is of zal worden gecompenseerd.

VTM en anderen betogen voorts dat niet is verzekerd dat de compensatiemaatregelen voor de aantasting van de EHS daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd. Volgens hen hadden de compensatiegebieden gelet op het bepaalde in artikel 7 van de Beleidsregel Compensatie bij de vaststelling van het tracébesluit door het bevoegde gezag planologisch moeten worden vastgelegd.

73.1. In artikel 10 van het tracébesluit en de daarbij behorende tabel is beschreven welke compenserende maatregelen worden getroffen. Daarbij is tevens vermeld dat van de totale compensatieopgave voor de ontstane aantasting van de EHS en belangrijk weidevogelgebied 6,1 ha wordt gerealiseerd in de Polder Schieveen en 12,0 ha in de Polder Oudeland van Strijen. Het in artikel 10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Tracéwet gestelde vereiste dat een tracébesluit ten minste een beschrijving bevat van de te treffen voorzieningen gericht op het compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, gaat naar het oordeel van de Afdeling niet zo ver dat - zoals VTM en anderen betogen - in het tracébesluit op perceelsniveau moet worden vastgelegd waar de compensatiemaatregelen voor de ontstane aantasting van de EHS worden uitgevoerd. In vergelijkbare zin heeft de Afdeling geoordeeld in haar uitspraak van 15 september 2010, [ECLI:NL:RVS:2010:BN7032](#). Voorts wijst de Afdeling op het aspect natuurcompensatie bij tracébesluiten neergelegd in de ministeriële beleidsregel "Beleidsregel natuurcompensatie en Tracéwet". In deze beleidsregel staat dat compenserende maatregelen die niet aan het werk zelf worden getroffen niet in het tracébesluit zelf dienen te worden vastgesteld. Deze maatregelen worden dan wel bijvoorbeeld in de toelichting beschreven. In lijn met haar uitspraak van 24 maart 2010, [ECLI:NL:RVS:2010:BL8690](#), overweegt de Afdeling dat voor compenserende maatregelen in beginsel kan worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden. De Afdeling ziet gelet op het vorenstaande evenmin aanleiding VTM en anderen te volgen in hun standpunt dat de uitvoering van de compensatiemaatregelen op grondslag van het bepaalde in onder meer de Beleidsregel Compensatie voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit planologisch had moeten worden vastgelegd. Daarbij wijst de Afdeling er voorts op dat in de Spelregels EHS, waarvan de Verordening ruimte en de Beleidsregel Compensatie een nadere uitwerking vormen, is vermeld dat voor projecten waarop de Tracéwet van toepassing is de borging van de compensatie niet aan de orde komt in de Spelregels EHS maar is geregeld in de Tracéwet.

73.2. Voorts ziet de Afdeling gelet op de grootte van de Polder Schieveen en de Polder Oudeland van Strijen geen aanleiding de minister niet te volgen in zijn standpunt dat in deze polders voldoende geschikte gronden beschikbaar zijn die niet reeds worden aangewend voor het uitvoeren van natuur-, recreatie- en/of landschapsbeleid en waarvoor niet reeds verplichtingen zijn aangegaan in het kader van natuurontwikkeling.

73.3. Voor zover VTM en anderen vrezen dat geen of geen volledige uitvoering zal worden gegeven aan de compensatieplicht die is neergelegd in artikel 10 van het tracébesluit, overweegt de Afdeling dat de vraag of uitvoering wordt gegeven aan het tracébesluit geen betrekking heeft op de rechtmatigheid van het tracébesluit en daarom thans niet aan de orde kan komen (vergelijk de voornoemde uitspraak van de Afdeling van 15 september 2010, [ECLI:NL:RVS:2010:BN7032](#)).

73.4. De betogen falen.

D.6.1.5 Ecologische verbinding

74. VTM en anderen wijzen erop dat het tracé van de nieuwe A16 de tot de EHS behorende ecologische verbinding tussen de Zestienhovenweg en de Bergweg Zuid doorsnijdt. In de Natuurtoets is uitsluitend vermeld welke mogelijkheden er zijn voor herbegrenzing van de ecologische verbinding zonder dat hierover enige zekerheid bestaat, aldus VTM en anderen. Dit is volgens hen in strijd met de in het rijksbeleid en provinciale beleid voor bescherming van de EHS gestelde eisen aan de mate waarin duidelijk moet zijn dat

daadwerkelijk compensatie kan plaatsvinden.

74.1. De minister stelt dat in de huidige situatie de ecologische verbinding tussen de Zestienhovenweg en de Bergweg Zuid nog niet is gerealiseerd en dat ook de inrichting van dit gebied nog niet is vastgesteld. Gelet hierop leidt de aanleg van de nieuwe A16 niet tot een aantasting van de huidige aanwezige wezenlijke kenmerken en waarden, aldus de minister. Volgens de minister wordt het functioneren van de geplande ecologische verbinding door de aanleg van de nieuwe A16 ook niet onmogelijk gemaakt, omdat de verbindende functie na de aanleg van de nieuwe A16 door middel van herbegrenzing van de EHS aan de noordzijde van het tracé kan worden gerealiseerd. Door de ligging van de verbindingzone aan de noordzijde van de weg vormt de nieuwe A16 geen barrière en blijft de beoogde verbindende functie behouden, aldus de minister. De minister wijst er voorts op dat in artikel 11 van het tracébesluit wordt geanticipeerd op de ecologische verbinding door middel van de realisatie van een faunapassage onder de Grindweg/Bergweg Zuid ten noorden van het tracé.

74.2. Zoals hiervoor onder 70.1 is overwogen, is in het rijksbeleid en provinciale beleid voor bescherming van de EHS vermeld dat ruimtelijke ingrepen die significante negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS, wat betreft areaal, kwaliteit en samenhang, dienen te worden gecompenseerd. Het standpunt van de minister dat nu de ecologische verbinding tussen de Zestienhovenweg en de Bergweg Zuid niet is gerealiseerd, de nieuwe A16 niet kan leiden tot een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van die ecologische verbinding, miskent naar het oordeel van de Afdeling dat in de Spelregels EHS en de Verordening ruimte voor de compensatieverplichting voor aangetast EHS-gebied geen onderscheid wordt gemaakt tussen gerealiseerde en niet gerealiseerde delen van de EHS. Ook ruimtelijke ingrepen die significante negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van de niet gerealiseerde delen van de EHS vallen in beginsel onder het compensatiebeginsel. De omstandigheid dat de ecologische verbinding volgens de minister aan de noordzijde van het tracé van de nieuwe A16 kan worden gerealiseerd, vormt naar het oordeel van de Afdeling evenmin een rechtvaardiging om in dit geval af te zien van compensatie, omdat de minister niet inzichtelijk heeft gemaakt dat ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit zekerheid bestond over de door de minister voorgestane herbegrenzing van de ecologische verbinding aan de noordzijde van de nieuwe A16. Gelet hierop concludeert de Afdeling dat het tracébesluit in zoverre is vastgesteld in strijd met het door de minister bij de vaststelling van het tracébesluit gehanteerde ruimtelijk beleid voor bescherming van de EHS, onder meer tot uitdrukking komend in de artikelen 2.3.4, eerste lid, en 3.2, tweede lid, aanhef en onder b, van de Verordening ruimte.

Het betoog slaagt.

74.3. Na bespreking van de overige beroepsgronden, zal de Afdeling onder 121 beoordelen of aanleiding bestaat om op dit punt de rechtsgevolgen van het bestreden besluit in stand te laten.

D.6.2 BELANGRIJKE WEIDEVOGELGEBIEDEN

75. VTM en anderen hebben beroepsgronden aangevoerd over de gevolgen van het tracébesluit voor de belangrijke weidevogelgebieden. De belangrijke weidevogelgebieden zijn als zodanig aangeduid op de bij de Verordening ruimte behorende "Kaart 7 Beschermingscategorieën ruimtelijke kwaliteit". De minister heeft ter zitting toegelicht dat hij bij de vaststelling van het tracébesluit heeft beoogd rekening te houden met het provinciale beleid voor bescherming van de belangrijke weidevogelgebieden neergelegd in de Verordening ruimte en de Beleidsregel Compensatie.

75.1. Het tracé van de nieuwe A16 doorsnijdt niet alleen EHS-gebied, maar ook belangrijke weidevogelgebieden in de Polder Schieveen ter plaatse van de aansluiting van de nieuwe A16 op de A13. In de Natuurtoets is geconcludeerd dat als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 4,7 ha belangrijk weidevogelgebied moet worden gecompenseerd. Deze compensatieopgave is samen met de compensatieopgave voor het aangetaste EHS-gebied neergelegd in artikel 10 van het tracébesluit, waar is bepaald dat van de totale compensatieopgave 6,1 ha wordt gerealiseerd in de Polder Schieveen en 12,0 ha in de Polder Oudeland van Strijen.

75.2. De beroepsgronden die VTM en anderen over de belangrijke weidevogelgebieden naar voren hebben

gebracht, hebben, evenals de hiervoor over de EHS besproken beroepsgronden, betrekking op de vraag of er reële alternatieven voorhanden zijn waarmee een aantasting van de belangrijke weidevogelgebieden kan worden voorkomen, de keuze van de minister om de compensatieopgave gedeeltelijk in de Polder Oudeland van Strijen te realiseren en tot slot de vraag of de uitvoering van de compensatiemaatregelen afdoende is verzekerd. Onder 68 en volgende is overwogen dat deze beroepsgronden wat betreft de EHS niet slagen. De Afdeling ziet in hetgeen VTM en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding om ten aanzien van de belangrijke weidevogelgebieden tot een ander oordeel te komen dan ten aanzien van de EHS.

De betogen falen.

D.6.3 VERSTORING VAN BROEDENDE VOGELS BUITEN DE BELANGRIJKE WEIDEVOGELGEBIEDEN

76. VTM en anderen, NMF en anderen, Natuurmonumenten en [appellante sub 7] en anderen voeren aan dat uit de Natuurtoets blijkt dat een groot aantal weidevogels tot broeden komt in het midden van de Polder Schieveen. De omstandigheid dat deze gronden niet zijn aangewezen als belangrijk weidevogelgebied en ook niet behoren tot de EHS doet er volgens hen niet aan af dat de gevolgen van de aanleg van de nieuwe A16 voor de broedvogels in dit gebied hadden moeten worden onderzocht. Zij voeren daartoe aan dat de nieuwe A16 ook voor de broedvogels in het midden van de Polder Schieveen zal leiden tot verstoringen door onder meer lichthinder, geluidhinder en verlies van foerageergebied. NMF en anderen en Natuurmonumenten wijzen in dit verband op de artikelen 10 en 11 van de ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit geldende Flora- en faunawet (hierna: Ffw) waar is bepaald dat het verboden is dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten en nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van deze dieren te verstoren. Volgens hen is hier voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit ten onrechte geen onderzoek naar verricht.

NMF en anderen en Natuurmonumenten betogen dat met de aanleg van een aarden wal tussen de Polder Schieveen en de nieuwe A16 de verstoringen voor de weidevogels in deze polder kunnen worden weggenomen. De realisatie van elzenhakhoutbosstroken, zoals vermeld in de nota van antwoord bij het tracébesluit, is volgens [appellante sub 7] en anderen niet afdoende om de hinder voor de weidevogels in de Polder Schieveen weg te nemen en het unieke karakter van deze polder na de aanleg van de nieuwe A16 te behouden.

76.1. Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) in werking getreden en is de Ffw ingetrokken. Omdat het bestreden besluit is genomen voor 1 januari 2017 volgt uit artikel 9.10 van de Wnb dat dit geschil moet worden beoordeeld aan de hand van het voor die datum geldende recht.

76.2. 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 tracébesluit 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.

76.3. Voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit is onderzoek verricht naar de in en nabij het tracégebied voorkomende beschermde vogelsoorten. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in de Natuurtoets. Daarin is vermeld dat van in totaal 44 broedvogelsoorten territoria in en nabij het tracégebied zijn vastgesteld, met name voorkomend in de Polder Schieveen en het Lage Bergse Bos. De beroepen van appellanten hebben blijkens de beroepschriften en het verhandelde ter zitting uitsluitend betrekking op de effecten van de aanleg van de nieuwe A16 op de in de Polder Schieveen voorkomende broedvogels zonder jaarrond beschermd nest.

76.4. In de natuurtoets zijn verschillende mitigerende maatregelen genoemd, zoals de mogelijkheid om te werken buiten het broedseizoen of de werkzaamheden voor het broedseizoen aan te vangen en daarna niet meer stil te leggen, waarmee volgens de natuurtoets een verstoring van broedvogels zonder jaarrond beschermd nest tijdens de aanlegfase van de nieuwe A16 kan worden voorkomen. Dat met dergelijke mitigerende maatregelen een overtreding van de Ffw in de aanlegfase kan worden voorkomen, hebben appellanten niet bestreden.

76.5. Wat betreft de gebruiksfase heeft de minister erop gewezen dat broedvogels zonder jaarrond beschermd nest niet ieder jaar terugkeren naar dezelfde broedplaats. Deze broedvogels zullen zich na de aanleg van de nieuwe A16 in het daarop volgende broedseizoen uit eigen beweging vestigen op een plek waar de invloed van de weg niet storend is, aldus de minister. Gelet hierop stelt de minister dat er in de gebruiksfase ten aanzien van de broedvogels zonder jaarrond beschermd nest geen overtreding plaatsvindt van de verbodsbepalingen uit de Ffw door verstoring van deze individuen of nestplaatsen. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel de minister niet te volgen in zijn standpunt. Daarbij wijst de Afdeling erop dat, zoals in eerdere uitspraken is overwogen, onder meer de uitspraak van de Afdeling van 24 april 2013, [ECLI:NL:RVS:2013:BZ8442](#), als uitgangspunt geldt dat niet ieder plan dat tot gevolg heeft dat een beschermde diersoort zich moet aanpassen aan een veranderde omgeving als opzettelijke verontrusting in de zin van artikel 10 van de Ffw moet worden aangemerkt. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding te twifelen aan de stelling van de minister dat in de omgeving van het tracégebied alternatieve broedgebieden aanwezig zijn waar broedvogels zonder jaarrond beschermd nest zich na de aanleg van de nieuwe A16 kunnen vestigen.

76.6. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de Ffw niet aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat en dat het tracébesluit geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor de in de Polder Schieveen voorkomende broedvogels zonder jaarrond beschermd nest.

76.7. Voor zover [appellante sub 7] en anderen ten behoeve van de bescherming van de broedvogels in de Polder Schieveen hebben gewezen op de realisatie van een hakhoutzone in de Polder Schieveen, stelt de Afdeling vast dat de gronden waarop de hakhoutzone is voorzien buiten de grenzen van het tracégebied liggen. De realisatie van de hakhoutzone maakt, zoals de minister terecht in zijn verweerschrift heeft vermeld, geen deel uit van het tracébesluit. De wens van [appellante sub 7] en anderen om in de Polder Schieveen een groenzone in plaats van een hakhoutzone te realiseren laat de Afdeling in deze uitspraak daarom verder buiten inhoudelijke bespreking.

76.8. De betogen falen.

D.6.4 OVERIGE BETOGEN OVER DE FFW

77. [appellant sub 4] en anderen wijzen erop dat in de toelichting bij het tracébesluit in het kader van de Ffw wordt gewezen op een ecologisch werkprotocol dat voorafgaand aan de werkzaamheden wordt opgesteld. Volgens [appellant sub 4] en anderen is onduidelijk of voor het opstellen van het ecologisch werkprotocol ook de nodige actie wordt ondernomen.

77.1. De minister heeft in zijn verweerschrift toegelicht dat het opstellen van een ecologisch werkprotocol noodzakelijk is voor het verkrijgen van de benodigde ontheffingen op basis van de Ffw. Deze ontheffingen staan in deze procedure niet ter beoordeling. Het betoog over het opstellen van een ecologisch werkprotocol kunnen [appellant sub 4] en anderen in de procedure omtrent de verlening van de ontheffing op basis van de Ffw aan de orde stellen. Dit betoog laat de Afdeling in deze uitspraak daarom buiten inhoudelijke bespreking.

D.7 VLINDERSTRIK

78. NMF en anderen, Natuurmonumenten, Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen en Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik wijzen erop dat in de Planologische Kernbeslissing Project Mainportontwikkeling Rotterdam uit 2006 (hierna: PKB PMR 2006) als beslissing van wezenlijk belang is vermeld dat in de Schiebroekse- en Zuidpolder een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied met een oppervlak van ongeveer 100 ha wordt gerealiseerd (hierna: de Vlinderstrik). De nieuwe A16 loopt volgens hen langs en gedeeltelijk door de Vlinderstrik met als gevolg dat de kwaliteit en belevingswaarde van het natuur- en recreatiegebied door licht- en geluidhinder van het verkeer op de nieuwe A16 zal worden aangetast. Zij stellen zich op het standpunt dat deze kwalitatieve aantasting van de Vlinderstrik in strijd is met de PKB PMR 2006. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik en Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen wijzen op de eerdergenoemde Startnotitie uit 2005 waarin volgens hen is vermeld dat de grenzen van de Vlinderstrik

worden gerespecteerd.

Voorts betoogt Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik dat niet alleen de aanleg van de nieuwe A16, maar ook de in het tracébesluit voorziene nieuwe ontsluiting van de Oude Bovendijk en het voorziene recreaduct tussen de Vlinderstrik en het Schiebroeksepark veel schade zullen toebrengen aan de Vlinderstrik.

78.1. De PKB PMR 2006 heeft een geldingsduur van 15 jaar. Niet is gebleken dat de PKB PMR 2006 is ingetrokken of wat betreft het daarin vermelde over de ontwikkeling van natuur- en recreatiegebied de Vlinderstrik is herzien. Gelet hierop gaat de Afdeling er in deze uitspraak vanuit dat de PKB PMR 2006 het ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit geldende rijksbeleid vormde.

78.2. In de PKB PMR 2006 is als beslissing van wezenlijk belang vermeld dat in de Schiebroekse- en de Zuidpolder een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied wordt gerealiseerd van circa 100 ha (de Vlinderstrik) en in de Schiezone van circa 50 ha. De begrenzing van deze natuur- en recreatiegebieden is weergegeven in figuur 3.8 van de PKB PMR 2006. De Schiezone grenst direct aan de westzijde van de A13. De Vlinderstrik is gesitueerd aan de noordzijde van de N209, niet direct grenzend aan de N209 maar op ongeveer 100 meter afstand. Volgens de minister is er bij de vaststelling van de PKB PMR 2006 bewust voor gekozen een strook te reserveren tussen de Vlinderstrik en de N209 ten behoeve van de eventuele aanleg van de nieuwe A16. Deze stelling van de minister komt de Afdeling, gelet op de begrenzing van de reserveringstrook die grotendeels overeenkomt met de ligging van de nieuwe A16, aannemelijk voor. Appellanten hebben geen feiten of omstandigheden naar voren gebracht die bij de Afdeling twijfel doen rijzen aan de juistheid van de stelling van de minister. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel de aanleg van de nieuwe A16 ter plaatse van de genoemde reserveringstrook grenzend aan de Vlinderstrik in strijd te achten met de PKB PMR 2006.

78.3. Voor zover Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik erop wijst dat de omlegging van de Oude Bovendijk en het in het tracébesluit genoemde recreaduct tussen de Vlinderstrik en het Schiebroeksepark worden gerealiseerd binnen de voor de Vlinderstrik gereserveerde gronden, stelt de Afdeling vast dat blijkens de afbeelding op pagina 35 van de nota van antwoord 2,9 ha van de gronden van het tracégebied is gesitueerd binnen de Vlinderstrik. Daar staat tegenover dat bij het wegontwerp van de nieuwe A16 niet volledig gebruik is gemaakt van de bij de aanwijzing van de Vlinderstrik voor de nieuwe A16 gereserveerde ruimte. Blijkens de in de nota van antwoord weergegeven afbeelding blijft 6,4 ha van de reserveringstrook onbenut. Deze niet benutte ruimte zal volgens de minister worden toegevoegd aan de Vlinderstrik. De Afdeling ziet geen aanleiding te twifelen aan de juistheid van deze mededeling van de minister en de minister niet te volgen in zijn standpunt dat zich geen strijd voordoet met de PKB PMR 2006, nu per saldo na de aanleg van de nieuwe A16 meer gronden aan de Vlinderstrik zullen worden toegevoegd dan dat er als gevolg van de aanleg van de nieuwe A16 voor de Vlinderstrik verloren zullen gaan. De Afdeling ziet evenmin aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat vanwege de verkeerskundige functie van de omgelegde Oude Bovendijk alsmede de recreatieve en ecologisch verbindende functie van het recreaduct, aan een beperkte aantasting van de Vlinderstrik een zwaarder gewicht dient te worden toegekend dan aan het volledig onaangetast laten van het terrein dat in de PKB PMR 2006 is aangewezen voor de Vlinderstrik.

78.4. Voor zover Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen hebben aangevoerd dat zij vrezen dat het onder 64 genoemde voorkeurstracé voor de buisleiding van nationaal belang na de aanleg van de nieuwe A16 zal worden verlegd naar het Vlinderstrikgebied, overweegt de Afdeling dat het nog te nemen besluit van de minister voor wijziging van de ligging van het voorkeurstracé thans niet ter beoordeling voorligt.

78.5. De betogen falen.

D.8 OVERIGE BEROEPSGRONDEN

79. Hierna worden de beroepsgronden besproken die door één appellant naar voren zijn gebracht dan wel die appellanten ten aanzien van hun individuele situatie naar voren hebben gebracht.

D.8.1 HET BEROEP VAN [appellant sub 4] EN ANDEREN VOOR HET OVERIGE

D.8.1.1 Algemeen

80. [appellant sub 4] en anderen wonen aan de [locatie 14], [locatie 15] en [locatie 16] te Rotterdam, ten oosten van het gedeelte van het tracé dat via een tunnel door het Lage Bergse Bos door wordt geleid. Naast de beroepsgronden van [appellant sub 4] en anderen die hiervoor zijn besproken, hebben [appellant sub 4] en anderen beroepsgronden naar voren gebracht over archeologie, tunnelveiligheid en de tunneluitgang, de redactie van een aantal in het tracébesluit opgenomen bepalingen, hun vrees voor schade en hinder alsmede financiële uitvoerbaarheid. Deze worden hierna besproken.

D.8.1.2 Archeologie

81. [appellant sub 4] en anderen betogen dat niet inzichtelijk is gemaakt wat de gevolgen zijn van de kanteldijk op de archeologische waarden die zich ter plaatse van hun woningen bevinden.

81.1. In de in artikel 8 van het tracébesluit opgenomen tabel 9 is de kanteldijk bij de Rotte opgenomen als maatregel ten behoeve van de waterveiligheid en het watersysteem.

In de toelichting bij het tracébesluit is ingegaan op het aspect archeologie. De minister heeft de onderzoeksverplichting die voor de vaststelling van een bestemmingsplan voortvloeit uit de Monumentenwet 1988 (thans de Erfgoedwet) als uitgangspunt gehanteerd. In de toelichting staat dat onderzoek is verricht naar 5 locaties die als potentiële vindplaatsen zijn aangemerkt. Uit het onderzoek volgt dat er ten aanzien van de locatie nabij de woningen van [appellant sub 4] en anderen geen concrete aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid voor archeologische vindplaatsen. [appellant sub 4] en anderen hebben geen concrete gegevens gesteld op grond waarvan aan de juistheid van deze vaststelling moet worden getwijfeld. De Afdeling ziet daarom in hetgeen [appellant sub 4] en anderen hebben aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet onder verwijzing naar het onderzoek op het standpunt heeft mogen stellen dat het aspect archeologie in zoverre niet in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het project.

Het betoog faalt.

82. Voor zover [appellant sub 4] en anderen daarnaast stellen dat niet duidelijk is hoe hoog de kanteldijk is, wijst de Afdeling erop dat die hoogte is af te leiden uit de detailkaarten (II), waar in artikel 8, eerste lid, van het tracébesluit naar wordt verwezen.

Het betoog faalt.

D.8.1.3 Tunnelveiligheidsplan

83. [appellant sub 4] en anderen stellen dat het Tunnelveiligheidsplan uitgaat van een tunnel van 2.100 m, terwijl een tunnel van 2.400 m zal worden gerealiseerd. Niet is volgens hen duidelijk of een, en welk, tunnelveiligheidsplan is vastgesteld.

83.1. In artikel 12, eerste lid, van het tracébesluit wordt verwezen naar het Tunnelveiligheidsplan (TVP) Tunnel A16 Rotterdam, waarin de gestandaardiseerde uitrusting van de tunnel nader wordt beschreven. In het tunnelveiligheidsplan, dat als bijlage bij het tracébesluit ter inzage is gelegd, wordt uitgegaan van een tunnel van 2.235 m lang. In de Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) Tunnel A16 Rotterdam, die bij het tunnelveiligheidsplan hoort, is evenzeer uitgegaan van die lengte. Ook in de toelichting van het tracébesluit staat dat de tunnel een lengte heeft van 2.235 m.

In artikel 1, aanhef, het derde lid, onder d, het vierde lid, onder c, en artikel 2, eerste lid, bezien in samenhang met de detailkaarten, van het tracébesluit is voorts voorzien in het realiseren van een tunnel ter plaatse van het Lage Bergse Bos. In artikel 1, veertiende lid, is bepaald dat de realisatie en aanpassingen plaatsvinden overeenkomstig de detailkaarten (II) en de daarop aangegeven lengte- en dwarsprofielen. Voor de exacte kilometeraanduiding en maatvoering zijn de detailkaarten maatgevend.

Op de detailkaarten is niet voorzien in een tunnel met een lengte van 2.400 m.

Het betoog faalt.

D.8.1.4 Tunneluitgang en boscomplex

84. [appellant sub 4] en anderen betogen dat de tunneluitgang moet worden verschoven zodat zij daar geen zicht op hebben. Zij wijzen er op dat zij in de bestaande situatie vrij uitzicht op de polder hebben.

84.1. In hetgeen [appellant sub 4] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de minister de belangen die zijn gemoeid met de aanleg van het tracé niet in redelijkheid zwaarder heeft kunnen laten wegen dan de belangen van [appellant sub 4] en anderen bij het behoud van hun uitzicht over de polder. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de minister heeft toegelicht dat het in verband met de verbinding van de A16 met de A20 uit oogpunt van verkeersveiligheid niet mogelijk is om de tunneluitgang te verplaatsen. Voorts is in de toelichting bij het tracébesluit ingegaan op de landschappelijke inpassing van het tracé. Daarin staat dat de inpassing en vormgeving van de tunnelmonden van groot belang zijn. In verband met de landschappelijke inpassing is in de in artikel 11, tweede lid, van het tracébesluit opgenomen tabel 12 bepaald dat zal worden voorzien in afschermende houtopstanden, begroeide schermen bij de tunneltoeritten en de aanleg van een boscomplex om het zicht op de tunnelmond te beperken.

Het betoog faalt.

85. [appellant sub 4] en anderen betogen dat de aanleg van het boscomplex moet worden opgenomen in een bestemmingsplan.

85.1. Omdat de aanleg van het boscomplex in de in artikel 11, tweede lid, opgenomen tabel 12 staat vermeld is de aanleg daarvan voldoende verzekerd. Bovendien dient ingevolge artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet de gemeenteraad binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden een bestemmingsplan overeenkomstig het tracébesluit vast te stellen.

Het betoog faalt.

D.8.1.5 Artikel 4, artikel 13, artikel 14 en artikel 15 van het tracébesluit

86. [appellant sub 4] en anderen stellen dat artikel 4 van het tracébesluit over tijdelijke maatregelen en voorzieningen niet duidelijk is.

[appellant sub 4] en anderen betogen dat de in artikel 13 van het tracébesluit opgenomen opleveringstoets zich dient uit te strekken tot de aspecten veiligheid en trilling. Verder ziet de in artikel 14 opgenomen evaluatie van de milieueffectrapportage volgens [appellant sub 4] en anderen ten onrechte niet op het aspect trilling.

[appellant sub 4] en anderen stellen ten slotte dat de in artikel 15 van het tracébesluit opgenomen uitmeet- en flexibiliteitsbepaling te ruim geformuleerd is en ten onrechte niet cumulatief is bedoeld.

87. In artikel 4 van het tracébesluit is bepaald dat naast definitieve werken ook tijdelijke werken, maatregelen en voorzieningen kunnen worden uitgevoerd. In het eerste lid is omschreven wat onder tijdelijke werken onder meer kan worden begrepen. De Afdeling volgt [appellant sub 4] en anderen niet in hun stelling dat die bepaling onduidelijk is. Hetgeen zij hebben gesteld geeft dan ook geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat deze bepaling niet tot een rechtsonzekere situatie leidt.

88. In artikel 13, eerste lid, van het tracébesluit is bepaald dat de minister conform artikel 23 van de Tracéwet de gevolgen van de ingebruikneming van de gewijzigde en gerealiseerde weg zal onderzoeken. Het onderzoek dient ingevolge die bepaling betrekking te hebben op de milieuaspecten luchtkwaliteit en geluid. In artikel 14 is bepaald dat de minister conform artikel 7.39 van de Wet milieubeheer een evaluatie zal uitvoeren naar de feitelijke milieugevolgen.

Een tracébesluit voorziet in het vaststellen van een tracé. De wijze waarop het onderzoek na ingebruikname als bedoeld in artikel 23 van de Tracéwet moet worden verricht of de wijze waarop uitvoering moet worden gegeven aan verplichtingen op grond van artikel 7.39, eerste lid, van de Wet milieubeheer vormen geen onderwerp van het tracébesluit.

89. In de zogenoemde uitmeet- en flexibiliteitsbepaling, artikel 15 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. Zo worden eventuele afwijkingen in de situering van het tracé en de maatregelen gelimiteerd tot vier meter in de breedte en twee meter in de hoogte en moeten deze 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 geluidproductieplafonds worden overschreden of dat hogere grenswaarden moeten worden vastgesteld. Bovendien mogen afwijkingen ook voor het overige ten opzichte van het op de plankaarten aangeduide tracé geen negatieve gevolgen voor de omgeving, waterhuishouding of waterveiligheid veroorzaken of onevenredig afbreuk doen aan de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

90. Hetgeen [appellant sub 4] en anderen over de artikelen 4, 13, 14 en 15 naar voren hebben gebracht leidt de Afdeling dan ook niet tot het oordeel dat de minister deze artikelen van het tracébesluit niet had mogen vaststellen zoals hij heeft gedaan.

Het betoog faalt.

D.8.1.6 Schade en hinder

91. [appellant sub 4] en anderen stellen dat schade aan hun woningen zal ontstaan door en dat zij hinder zullen ondervinden van trillingen door het gebruik van het nieuwe tracé. Voorts vrezen zij voor constructieve schade aan hun woningen vanwege de aanlegwerkzaamheden, onder meer door de versterking van de Rottekade. Zij betogen dat hun woningen daarom in de in artikel 5 van het tracébesluit opgenomen lijst van de te amoveren objecten hadden moeten worden opgenomen. Zij verwijzen in dit verband naar door hen overgelegde rapporten van F.L.M. van Rossum van 22 september 2015 en een in opdracht van Rijkswaterstaat opgesteld rapport van Nebest B.V. van 17 maart 2017. [appellant sub 4] en anderen brengen verder naar voren dat in het tracébesluit ten onrechte niet is gewaarborgd dat hinder en schade wordt voorkomen en dat monitoring zal plaatsvinden. Metingen naar aanleiding van eventuele klachten volstaan niet, aldus [appellant sub 4] en anderen. Zij stellen ook dat de aannemer moet worden verplicht in plaats van gestimuleerd, zoals in de toelichting bij het tracébesluit staat, om hinder en schade tot een minimum te beperken. [appellant sub 4] en anderen twijfelen voorts aan de onafhankelijkheid van de door de aannemer te verrichten risicoanalyse en nulmetingen.

[appellant sub 4] en anderen brengen verder naar voren dat zij hinder zullen ondervinden van de omstandigheid dat tijdens de aanleg van het tracé er geen verbinding is tussen de Terbregse Rechter Rottekade en Bergse Linker Rottekade. Voorts vrezen zij voor hinder van zwaar bouwverkeer over de Rottekade. Zij stellen verder dat niet duidelijk is hoe tijdens de werkzaamheden de waterkerende functie van de Rottedijk gehandhaafd zal blijven.

[appellant sub 4] en anderen stellen voorts dat de formulering van artikel 16 over het indienen van een schadeverzoek van het tracébesluit onduidelijk is, omdat daaruit lijkt te volgen dat de minister het schadeverzoek moet indienen. Bovendien houdt het artikel een beperking in van hetgeen in artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet is bepaald, aldus [appellant sub 4] en anderen, omdat in artikel 16 van het tracébesluit wordt gesproken over "tegemoetkoming", terwijl in artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet staat dat het gaat om een "naar billijkheid te bepalen schadevergoeding". Artikel 16, vierde lid, is volgens hen in strijd met de wet, omdat ook daarin een verscherping van de regels is opgenomen.

92. Hinder ten gevolge van werkzaamheden in verband met de aanleg van het tracé is een aspect van

uitvoering. De aannemer is bij de uitvoering gehouden aan daarvoor geldende wet- en regelgeving. Deze uitvoeringsaspecten hoeven niet in het tracébesluit te worden opgenomen, maar dienen wel in de belangenafweging te worden betrokken. Bij de beoordeling van de vraag of de minister het tracébesluit in redelijkheid heeft kunnen vaststellen, dient voorts te worden gezien of de minister heeft onderzocht welke schade kan optreden en of deze zodanig is dat het voorkomen daarvan zwaarder moet wegen dan het belang dat is gediend met het tracébesluit. Daarbij is van betekenis dat ten aanzien van mogelijk optredende schade als gevolg van het tracébesluit in ieder geval dient vast te staan dat er een regeling is voor de afhandeling van deze schade en welke regeling dat is.

93. De minister heeft indicatief onderzoek laten verrichten naar trillingen door het gebruik van het nieuwe tracé. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in de Deelnota geluid en trillingen. Daarbij is gebruik gemaakt van de SBR-Richtlijn A "Schade aan gebouwen, meet- en beoordelingsrichtlijn", deel A en de SBR-Richtlijn "Hinder voor personen in gebouwen", deel B. Daarin staat dat de kans op trillingen bij alle varianten op voorhand niet kan worden uitgesloten bij woningen die op korte afstand van de nieuwe tracédelen liggen. Of daadwerkelijk trillinghinder zal optreden is volgens het deelrapport van meerdere factoren afhankelijk, waaronder bouwfundatie. In de toelichting van het tracébesluit staat dat indien na ingebruikname toch hinder van trilling wordt ondervonden, trillingsmetingen kunnen worden uitgevoerd. Ernstige hinder is volgens de deelnota uitgesloten. De kans op schade aan gebouwen kan volgens de deelnota eveneens worden uitgesloten omdat schade aan gebouwen alleen optreedt bij trillingssnelheden van 2 mm/s of meer. Deze snelheden komen bij goed onderhouden rijkswegen volgens de deelnota niet voor. Zeer negatieve effecten worden in de gebruiksfase niet verwacht.

93.1. [appellant sub 4] en anderen hebben de uitkomsten van het onderzoek over de effecten in de gebruiksfase niet bestreden. De Afdeling ziet daarom geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat schade door trilling ten gevolge van het gebruik van de weg ter plaatse van de woningen van [appellant sub 4] en anderen niet te verwachten is en dat de hinder ten gevolge van trillingen door het gebruik niet onaanvaardbaar is. De door hen overgelegde rapporten geven geen aanleiding voor een andere conclusie, omdat deze rapporten geen betrekking hebben op de gebruiksfase van de weg maar de resultaten bevatten van onderzoek dat is verricht naar de gevolgen van de werkzaamheden voor de aanleg van het tracé.

94. In de toelichting bij het tracébesluit staat dat maatregelen worden genomen tijdens de bouw- en aanlegfase om hinder voor omwonenden te beperken. Het handhaven van de waterkerende functie van de Rottekade, door versterking van de kade, is daarin als een van de hinderbeperkende maatregelen genoemd. Voorts zal, zo heeft de minister toegelicht, er geen vrachtverkeer over de Rottekade plaatsvinden. Daarnaast zullen, indien dat in het kader van een goede logistiek en het beperken van hinder voor omwonenden wenselijk is, wegen tijdelijk of gedeeltelijk worden afgesloten, waarbij de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid uitgangspunt zijn. In de toelichting van het tracébesluit staat verder dat de aannemer zich aan regels dient te houden en door criteria in het kader van de aanbesteding wordt gestimuleerd om de hinder en schade tot een minimum te beperken. In 2015 heeft een verkennend bouwkundig onderzoek plaatsgevonden en is een indicatief risicoprofiel opgesteld op grond van een worst case-scenario met de zwaarst denkbare en meest ingrijpende bouwmethode. Voorafgaand aan de realisatie zal een nader bouwkundig onderzoek worden uitgevoerd, zo staat in de plantoelichting, om nog ontbrekende informatie over de fundering van de opstallen en doorwerking van trillingen in beeld te brengen. De uitkomsten van dit onderzoek zullen in de aan de uitvoering gestelde voorschriften worden verwerkt. Verder zullen nulmetingen worden verricht. Tijdens de bouw zal monitoring plaatsvinden door de aannemer. De in dat verband te overleggen trillingspredicties zullen worden getoetst aan de hiervoor genoemde SBR-richtlijnen en het Bouwbesluit 2012. Op basis daarvan zullen zo nodig aanvullende maatregelen worden getroffen. Bij kritische woningen dient ook een monitoringsplan opgesteld te worden, zo staat in de toelichting.

94.1. In hetgeen [appellant sub 4] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen grond voor twijfel aan hetgeen in de plantoelichting is opgenomen en de minister heeft gesteld. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich gelet op het voorgaande niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat zich geen onaanvaardbare hinder van de uitvoeringswerkzaamheden zal voordoen en dat eventuele schade tot een minimum zal worden beperkt. De door [appellant sub 4] en anderen overgelegde deskundigenrapporten van 22 september 2015 en het rapport van Nebest B.V. van 17 maart 2017 geven geen

aanleiding voor een andere conclusie. Dat, zoals in de rapporten uit 2015 staat, in het ongunstigste geval constructieve schade aan de bouwwerken aan de [locatie 14], [locatie 15] en [locatie 16] kan ontstaan, betekent immers niet dat die schade niet kan worden voorkomen. In dit verband wijst de Afdeling ook op het rapport uit 2017 waarin staat dat de funderingstechnische staat van de panden [locatie 14] tot en met [locatie 16] volgens de Richtlijn onderzoek en beoordeling van funderingen op staal onvoldoende is, het risico op schade door trillingen als gevolg van de bouwwerkzaamheden groter wordt geschat dan 1%, maar dat als de juiste maatregelen worden genomen het risico op schade echter kleiner is dan 1%. Deze rapporten geven gelet op het voorgaande dan ook geen grond voor het oordeel dat de minister niet heeft mogen afzien van het opnemen van de woningen van [appellant sub 4] en anderen in de in artikel 5 van het tracébesluit opgenomen lijst van te amoveren objecten.

Dat eerst na vaststelling van het tracébesluit op basis van nader onderzoek wordt bezien in hoeverre de schade en hinder (verder) kunnen worden beperkt, betekent evenmin dat de belangenafweging van de minister onzorgvuldig is of dat het tracébesluit onzorgvuldig tot stand is gekomen. De omstandigheid dat de aannemer in dit verband de onderzoeken zal verrichten, betekent niet dat deze onderzoeken niet op zorgvuldige wijze zullen plaatsvinden.

95. Hetgeen [appellant sub 4] en anderen hebben aangevoerd over schade en hinder geeft daarom geen grond voor het oordeel dat de minister geen zwaarder gewicht heeft mogen toekennen aan de belangen die met de realisering van het tracé zijn gemoeid dan aan de belangen van [appellant sub 4] en anderen bij het gevrijwaard blijven van eventuele gevolgen daarvan. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat ingevolge artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 16 van het tracébesluit [appellant sub 4] en anderen, indien zij schade lijden of zullen lijden een verzoek om schadevergoeding op grond van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 bij de minister kunnen indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Gelet op het hiervoor overwogene is er geen grond voor de verwachting dat die schade zodanig zal zijn dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

Naar aanleiding van de stellingen van [appellant sub 4] en anderen over artikel 16 van het tracébesluit en artikel 22 van de Tracéwet overweegt de Afdeling dat artikel 16 een uitwerking is van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet. In artikel 16, tweede lid, is bepaald dat de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 van toepassing is. Die beleidsregel is een regeling als bedoeld in artikel 22, derde lid, van de Tracéwet. De Afdeling ziet niet dat, zoals [appellant sub 4] en anderen stellen, artikel 16, eerste, tweede en vierde lid, van het tracébesluit een beperking inhouden van hetgeen in artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet is bepaald. Het betoog dat de in artikel 16, eerste lid, van de Tracéwet bedoelde tegemoetkoming afhankelijk is van een aanvraag van de minister berust naar het oordeel van de Afdeling op een onjuiste lezing van die bepaling.

96. Het betoog over schade en hinder faalt.

D.8.1.7 Financiële uitvoerbaarheid

97. [appellant sub 4] en anderen stellen dat niet inzichtelijk is gemaakt dat het besluit financieel uitvoerbaar is.

97.1. In paragraaf 4.1 van de toelichting bij het tracébesluit staat dat het project is opgenomen in het MIRT-overzicht, dat onderdeel is van de rijksbegroting. De Afdeling ziet daarom in hetgeen [appellant sub 4] en anderen hebben aangevoerd geen grond voor het oordeel dat het tracébesluit financieel niet uitvoerbaar is.

Het betoog faalt.

D.8.2 HET BEROEP VAN [appellante sub 7] EN ANDEREN VOOR HET OVERIGE

D.8.2.1 Algemeen

98. Naast de beroepsgronden van [appellante sub 7] en anderen die hiervoor zijn besproken, hebben [appellante sub 7] en anderen beroepsgronden aangevoerd over de uitbreiding van de A16 met een extra

rijstrook, hinder door werkzaamheden en geohydrologische gevolgen.

D.8.2.2 Extra rijstrook A16

99. [appellante sub 7] en anderen betogen dat zich strijd voordoet met een goede ruimtelijke ordening omdat voor de eventuele uitbreiding van de A16 met één rijstrook geen ruimte is gereserveerd in het tracébesluit.

99.1. In de Tracéwet is, anders dan in de Wet ruimtelijke ordening, de norm van een goede ruimtelijke ordening niet als zodanig opgenomen, zoals de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 27 december 2012, [ECLI:NL:RVS:2012:BY7355](#). Daaruit volgt echter niet dat de ruimtelijke belangen niet moeten worden betrokken bij de vaststelling van een tracébesluit.

99.2. In artikel 1 van het tracébesluit is het aantal rijstroken van het tracé bepaald. Het tracébesluit voorziet niet in een uitbreiding van dat aantal rijstroken. Daartoe dient een nieuw besluit te worden genomen. Een afweging van ruimtelijke belangen in verband met de uitbreiding met rijstroken is daarom in het kader van deze procedure niet aan de orde.

Het betoog faalt.

D.8.2.3 Gevolgen voor de waterhuishouding en hinder vanwege de aanleg

100. [appellante sub 7] en anderen stellen dat door de aanleg van het tracé bodemverstoring plaatsvindt. Zij wijzen er op dat het gebied bestaat uit veen- en kwelpolder. Omdat het tracé op dezelfde hoogte zal komen te liggen als de bestaande Doenkade, die in de bestaande situatie een landscheidende polderwaterkering op een dijklichaam is, zal een nieuw dijklichaam moeten worden aangelegd. Het nieuwe dijklichaam zal, vanwege de veenondergrond, zorgen voor veenoxidatie en inklinking, zo stellen [appellante sub 7] en anderen. Dit heeft negatieve gevolgen voor de waterkwaliteit. Voorts zullen de veenkades verzakken, aldus [appellante sub 7] en anderen. Verder zal volgens [appellante sub 7] en anderen door het nieuwe dijklichaam kwel omhoog komen. [appellante sub 7] en anderen stellen dat damwanden moeten worden geslagen om de negatieve gevolgen van zout kwel tegen te gaan. Volgens hen zijn de maatregelen in het Waterhuishoudingsplan die ertoe strekken dat wordt voorzien in een separaat peilvak en dat monitoring plaatsvindt niet toereikend. Zij wijzen erop dat door werkzaamheden in verband met de aanleg van het bedrijventerrein Schieveen in de Polder Schieveen het veen is gaan inklinken en het vrijkomen van kwel is verergerd. Ten gevolge daarvan is verzilting van het grondwater opgetreden. Het glastuinbouwbedrijf van [appellante sub 7] en anderen heeft daardoor schade geleden, aldus [appellante sub 7] en anderen. [appellante sub 7] en anderen brengen verder naar voren dat niet inzichtelijk is gemaakt wat de gevolgen zijn van de waterpartij die wordt gecreëerd tussen de omgelegde Oude Bovendijk en het nieuwe tracé.

[appellante sub 7] en anderen brengen verder naar voren dat de aanleg van het tracé gepaard gaat met werkzaamheden van zeer ingrijpende aard gedurende 6 tot 7 jaar. [appellante sub 7] en anderen betogen dat het niet voorzien in maatregelen in het tracébesluit in verband met het beperken van hinder ten gevolge van deze werkzaamheden in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

101. Hinder ten gevolge van werkzaamheden in verband met de aanleg van het tracé is een aspect van uitvoering. De aannemer is bij de uitvoering gehouden aan daarvoor geldende wet- en regelgeving. Deze uitvoeringsaspecten hoeven niet in het tracébesluit te worden opgenomen, maar dienen wel in de belangenafweging te worden betrokken. Bij de beoordeling van de vraag of de minister het tracébesluit in redelijkheid heeft kunnen vaststellen, dient voorts te worden gezien of de minister heeft onderzocht welke schade kan optreden en of deze zodanig is dat het voorkomen daarvan zwaarder moet wegen dan het belang dat is gediend met het tracébesluit. Daarbij is van betekenis dat ten aanzien van mogelijk optredende schade als gevolg van het tracébesluit in ieder geval dient vast te staan dat er een regeling is voor de afhandeling van deze schade en welke regeling dat is.

102. Bij het Tracébesluit is een Waterhuishoudingsplan gevoegd, waarin is ingegaan op de gevolgen van het tracébesluit voor de waterhuishouding. Daarin is onderkend dat door de voorbelasting in verband met de aanleg van het grondlichaam spanningswater wellen in de omgeving kan veroorzaken. Ook is ingegaan op de

gevolgen van het nieuwe wegpeilgebied en van het aanleggen en dempen van watergangen. Uit het Waterhuishoudingsplan volgt dat door monitoring zo nodig tijdig maatregelen kunnen worden getroffen om negatieve gevolgen voor het grond- en oppervlaktewatersysteem te voorkomen. Daarbij is betrokken dat in het verleden door ophoging negatieve gevolgen voor de kwaliteit van het grond- en het oppervlaktewater in de Polder Schieveen zijn opgetreden. In de toelichting bij het tracébesluit staat dat een grondwatermeetnet is opgezet om de geohydrologische situatie te kunnen monitoren. Daarin staat verder dat het watersysteem van de weg zal worden geïsoleerd van het omliggende watersysteem door een nieuw peilgebied en dat zal worden voorzien in afzonderlijke watergangen, parallel aan de weg. In artikel 8 van het tracébesluit is voorzien in maatregelen ten behoeve van de waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterveiligheid en watersysteem.

102.1. [appellante sub 7] en anderen hebben geen feiten en omstandigheden gesteld die eraan doen twifelen dat deze beschreven maatregelen niet afdoende zijn ter voorkoming van de door hen gevreesde negatieve gevolgen. De omstandigheid dat de maatregelen die in verband met de aanleg van het bedrijventerrein Schieveen zijn getroffen niet voldoende zijn gebleken, maakt dit niet anders nu de minister heeft toegelicht dat de gevolgen van de aanleg van het bedrijventerrein in de Polder Schieveen de aanleiding zijn geweest om voor de aanleg van de A16 een uitgebreider monitoringsmeetnetwerk op te zetten. De minister heeft zich naar het oordeel van de Afdeling in de gegeven omstandigheden in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat een uitvoering van het tracébesluit mogelijk is waarbij niet hoeft te worden gevreesd voor onevenredige gevolgen voor de waterhuishouding.

103. In de toelichting bij het tracébesluit en in het MER is ingegaan op de hinder die tijdens de bouw- en aanlegfase door omwonenden kan worden ondervonden. Voorts zijn in de toelichting bij het tracébesluit een aantal hinderbeperkende maatregelen genoemd. De minister heeft derhalve de wijze waarop de nadelige gevolgen voor omwonenden kunnen worden beperkt in de belangenafweging betrokken. In hetgeen [appellante sub 7] en anderen naar voren hebben gebracht, ziet de Afdeling onvoldoende aanleiding om te twifelen aan het standpunt van de minister dat niet hoeft te worden gevreesd voor onevenredige hinder ten gevolge van de werkzaamheden in verband met de aanleg van het tracé.

104. In hetgeen [appellante sub 7] en anderen hebben aangevoerd over gevolgen voor de waterhuishouding en hinder door de aanleg van het tracé ziet de Afdeling gelet op het voorgaande geen grond voor het oordeel dat de minister geen zwaarder gewicht heeft mogen toekennen aan de belangen die met de realisering van het project zijn gemoeid dan aan het belang van [appellante sub 7] en anderen bij het gevrijwaard blijven van gevolgen daarvan wat deze aspecten betreft. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat voor zover [appellante sub 7] en anderen betogen dat zij schade zullen lijden zij ingevolge artikel 22 van de Tracéwet bezien in samenhang met artikel 16 van het tracébesluit op grond van de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 een verzoek om schadevergoeding bij de minister kunnen indienen.

105. Het betoog faalt.

D.8.3 HET BEROEP [appellant sub 6] VOOR HET OVERIGE

106. Naast de beroepsgronden van [appellant sub 6] die hiervoor zijn besproken, heeft [appellant sub 6] naar voren gebracht dat hij de gronden die hij in bezit heeft aan en nabij de [locatie 8] wenst te gebruiken voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein. Die ontwikkeling wordt, zo stelt hij, gefrustreerd door het tracébesluit. Hij voert daartoe aan dat een deel van zijn gronden benodigd is voor de aanleg van het tracé.

106.1. In hetgeen [appellant sub 6] heeft aangevoerd ziet de Afdeling gelet op het voorgaande geen grond voor het oordeel dat de minister geen zwaarder gewicht heeft mogen toekennen aan de belangen die met de realisering van het project zijn gemoeid dan aan het belang van [appellant sub 6] bij het behoud van de bestaande situatie. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de schade die [appellant sub 6] lijdt door de verwerving van de gronden in het kader van de toekenning van een schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet voor vergoeding in aanmerking komt. Voor eventuele resterende schade kan [appellant sub 6] ingevolge artikel 22 van de Tracéwet bezien in samenhang met artikel 16 van het tracébesluit op grond van de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen.

Het betoog faalt.

D.8.4 HET BEROEP VAN [appellant sub 1A] EN [appellant sub 1B] VOOR HET OVERIGE

107. Naast de beroepsgronden van [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] die hiervoor zijn besproken, hebben [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] beroepsgronden aangevoerd over lichtreflectie, het behoud van groen en de noodoprit nabij hun percelen aan onderscheidenlijk de [locatie 10] en de [locatie 11].

108. [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] stellen dat de lichtreflectie die ontstaat ten gevolge van het tracébesluit door een onafhankelijke organisatie moet worden onderzocht. Voorts dienen de gevolgen gedurende een langere periode te worden gemonitord. Desnoods dienen maatregelen te worden getroffen, aldus [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B]. Zij brengen verder naar voren dat te verwerven gronden niet in gebruik mogen worden genomen als bouwgrond of anderszins, omdat het groen behouden moet blijven.

Ten slotte stellen zij dat de noodoprit ongeveer 50 m in noordelijke richting dient te worden verplaatst.

109. De woningen van [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] zijn gesitueerd nabij het gedeelte van de bestaande A13 dat ten gevolge van het tracébesluit zal worden aangepast en nabij het knooppunt van de A13 met de A16.

110. In de Inpassingsvisie en Landschapsplan, die als bijlage bij het tracébesluit is gevoegd, is ingegaan op de landschappelijke inpassing van het tracé. Daarin zijn inpassingsmaatregelen beschreven, waaronder maatregelen om de uitstraling van licht te beperken. Zo zal de verbindingsboog bij het knooppunt van de A13 met de A16 een profiel krijgen met aan twee zijden een lage zichtdijk. De landschappelijke inpassing van het tracé is verzekerd door de landschappelijke maatregelen die in tabel 12 van artikel 11 van het tracébesluit zijn opgenomen, waaronder de zichtdijk bij het knooppunt. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] hebben aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat zal worden voorzien in een voldoende landschappelijke inpassing van het tracé in de omgeving en dat zich geen onaanvaardbare lichthinder zal voordoen.

Het betoog faalt in zoverre.

111. De minister heeft voorts gesteld dat de door [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] bedoeld noodoprit een calamiteitendoorsteek is die in de bestaande situatie ook al aanwezig is. Het verschuiven daarvan zal volgens de minister niet leiden tot een beperkter ruimtebeslag. De Afdeling ziet geen aanleiding te twijfelen aan de juistheid van deze mededeling van de minister. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] hebben aangevoerd daarom geen grond voor het oordeel dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

Het betoog faalt in zoverre.

D.8.5 HET BEROEP VAN STICHTING NATUURBESCHERMING VLINDERSTRIK VOOR HET OVERIGE

112. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik heeft, naast de hiervoor besproken beroepsgronden, beroepsgronden aangevoerd over de vormgeving van het in het tracébesluit genoemde recreaduct tussen de Vlinderstrik en het Schiebroeksepark. De stichting vreest dat de breedte van het recreaduct niet genoeg is voor recreatief medegebruik en dat de op- en afritten van het recreaduct te steil zullen zijn voor ouderen.

112.1. De vormgeving van het recreaduct tussen de Vlinderstrik en het Schiebroeksepark is een uitvoeringsaspect dat in het tracébesluit niet is en ook niet hoeft te worden geregeld. Aan een inhoudelijke bespreking van het betoog van Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik over de vormgeving van het recreaduct komt de Afdeling in deze uitspraak dan ook niet toe.

D.8.6 HET BEROEP [appellant sub 8]

113. [appellant sub 8] betoogt dat meer van zijn gronden wordt verworven dan nodig is voor de aanleg van het tracé. Hij stelt dat het niet nodig is om in verband met watercompensatie singels van 5 m breed te realiseren. Watercompensatie is volgens [appellant sub 8] niet nodig omdat zijn perceel in een ander peilgebied ligt. Voorts kan volgens hem de nieuwe brug over de binnenboezem van polder Schieveen dichterbij de A13 worden aangelegd. Ten slotte brengt hij naar voren dat hij geen oprit nodig heeft voor de toegang tot zijn perceel, omdat hij al een toegang heeft aan een andere zijde van dat perceel.

113.1. [appellant sub 8] woont aan de [locatie 17] te Rotterdam, nabij het gedeelte van het tracé van de A13 dat zal worden aangepast. In verband met de aanpassing zal de Schieveensedijk in oostelijke richting worden verplaatst en zal een nieuwe brug worden aangelegd. Deze aanpassingen zijn opgenomen in onderscheidenlijk de in artikel 3 van het tracébesluit opgenomen tabel 2 en de in artikel 2 opgenomen tabel 1. Voorts is als landschappelijke maatregel in de in artikel 11 van het tracébesluit opgenomen tabel 12 voorzien in de aanleg van watergangen met één doorlopend profiel in bestaande peilgebieden en in het nieuwe wegpeilgebied.

113.2. In het Waterhuishoudingsplan, dat als bijlage bij het tracébesluit is gevoegd, is ingegaan op de gevolgen van het tracébesluit voor de waterhuishouding. Uit het Waterhuishoudingsplan volgt dat de toename van de verharding door de aanleg en de aanpassing van het tracé dient te worden gecompenseerd om wateroverlast tegen te gaan. Daarin staat verder dat in enkele gebieden van het trajectdeel een overschot aan waterberging wordt gerealiseerd, waardoor de robuustheid van het ontwerp in verband met de klimaatverandering wordt vergroot.

Volgens het Waterhuishoudingsplan is uit controleberekeningen gebleken dat met watergangen van 5 m breed en met 1 m waterdiepte wordt voldaan aan de door het Hoogheemraadschap gestelde eisen. In het Waterhuishoudingsplan staat verder dat overeenkomstig door het Hoogheemraadschap gestelde eisen een onderhoudsstrook aanwezig dient te zijn aan weerszijden van de watergangen.

In de Inpassingsvisie en Landschapsplan, die als bijlage bij de toelichting is gevoegd, wordt een aantal inpassingsmaatregelen voor het nieuwe tracé beschreven, waaronder de herplant en nieuwe aanplant van knotwilgen aan weerszijden van de Schieveensedijk, het voorzien in obstakelvrije bermen met natuurvriendelijke drasoevers langs bermsloten en doorgaande poldersloten. Ook zijn daarin opgenomen een bermstoot aan de oostzijde van de A13 van 5 m breed en een polderstoot aan de oostzijde van de Schieveensedijk van 5 m breed in verband met de vereiste watercompensatie.

De minister heeft ter zitting toegelicht dat de berm langs de rijksweg 3,5 m breed zal zijn en dat daarnaast een talud wordt aangelegd. Het onderhoudspad langs de watergang sluit daar op aan. Uit oogpunt van veiligheid is het volgens de minister niet wenselijk om de berm smaller te maken. Voorts is het onderhoud van een talud dat steiler is, en daarom minder ruimte inneemt dan in het ontwerp, moeilijker en daarom kostbaarder. Een verschuiving van de brug in westelijke richting is daarom volgens de minister niet mogelijk zonder een ingrijpende wijziging van het gehele ontwerp van de aanpassing van het tracé van de A13.

113.3. [appellant sub 8] heeft geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de mede op het Waterhuishoudingsplan en Inpassingsvisie en Landschapsplan gebaseerde stellingen van de minister. De Afdeling ziet gelet op het voorgaande in hetgeen [appellant sub 8] heeft aangevoerd dan ook geen aanleiding voor de conclusie dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de verwerving van gronden van [appellant sub 8] nodig is uit oogpunt van waterhuishouding, landschappelijke inpassing, veiligheid en onderhoud. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de minister ter zitting heeft toegelicht dat het al dan niet voorzien in de door [appellant sub 8] bedoelde aansluiting op zijn perceel geen gevolgen heeft voor het ruimtebeslag van het tracébesluit. Die aansluiting, die zou bestaan uit een brug over een nieuw te graven watergang, zal overigens, zoals de minister ter zitting heeft toegelicht, niet worden gerealiseerd.

Er is daarom geen grond voor het oordeel dat de minister bij afweging van de betrokken belangen geen zwaarder gewicht heeft mogen toekennen aan de belangen die met de realisering van het project zijn gemoeid dan aan het belang van [appellant sub 8] bij het behoud van zijn gronden.

Het betoog faalt.

D.8.7 HET BEROEP VAN [appellante sub 3] EN ANDEREN EN HET BEROEP VAN [appellante sub 12] VOOR HET OVERIGE

D.8.7.1 Algemeen

114. Naast de beroepsgrond van [appellante sub 12] over luchtkwaliteit die hiervoor is besproken, hebben zij en [appellante sub 3] en anderen de ontsluiting van de Wildersekade aan de orde gesteld. [appellante sub 12] heeft nog een beroepsgrond over de verwerving van haar gronden.

D.8.7.2 Ontsluiting Wildersekade

115. [appellante sub 3] en anderen en [appellante sub 12] kunnen zich niet verenigen met het tracébesluit voor zover daarin niet is voorzien in een rechtstreekse ontsluiting van de Wildersekade via de Bergschenhoekseweg naar Rotterdam. Zij brengen naar voren dat de verbindingsweg tussen de Wildersekade en de Schiebroekseweg naar de Bergschenhoekseweg, waarover zij met ontheffing mogen rijden, door het tracébesluit komt te vervallen. Hun woningen en bedrijven zijn daardoor niet meer goed bereikbaar, zo stellen [appellante sub 3] en anderen. Zij brengen naar voren dat zij daardoor schade leiden. [appellante sub 3] en anderen wijzen erop dat zij al een procedure hebben gevoerd over de afsluiting van de Bonfut vanwege sluisverkeer, waardoor er geen verbinding meer is naar Berkel en Rodenrijs. Voorts heeft de afsluiting van de verbinding naar de Bergschenhoekseweg gevolgen voor de veiligheid omdat hun percelen niet meer goed bereikbaar zijn in geval van calamiteiten en er onvoldoende geschikte vluchtwegen overblijven, aldus [appellante sub 3] en anderen. Zij wijzen er in dit verband op dat de Wilderskade nabij de start- en landingsbaan van het vliegveld ligt, de Wildersekade wordt gekruist door een aardgastransportleiding, transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over de N209 en dat de HSL altijd bereikbaar moet zijn in geval van calamiteiten. [appellante sub 3] en anderen brengen verder naar voren dat volgens een verkeerskundige van de gemeente Rotterdam de Schiebroekseweg niet voldoet als ontsluiting.

115.1. [appellante sub 3] en anderen zijn gevestigd of wonen aan de Wildersekade. [appellante sub 12] is gevestigd aan de [locatie 18].

115.2. In de in artikel 3 van het tracébesluit opgenomen tabel 2 is bepaald dat de Bergschenhoekseweg wordt verplaatst van de noordzijde naar de N209 naar de zuidzijde van de A16. Voorts is daarin bepaald dat, om de aansluiting van de A16 op de N209/Ankie Verbeek-Ohrlaan mogelijk te maken, de Schiebroekseweg en de Wildersekade naar het noorden worden verlegd.

Dat betekent dat geen gebruik meer kan worden gemaakt van de ontsluiting via de verbinding tussen de Bergschenhoekseweg en de Schiebroekseweg en de Wilderskade.

115.3. De Afdeling stelt vast dat de verbinding tussen de Bergschenhoekseweg en de Schiebroekseweg, die door het tracébesluit komt te vervallen, een fietspad is, dat alleen als ontsluiting voor motorvoertuigen mag worden gebruikt met een tijdelijke ontheffing. De minister heeft ter zitting toegelicht dat uit navraag bij de gemeente Rotterdam is gebleken dat er geen voornemen is om die ontheffing te verlengen. De ontsluiting via de Schiebroekseweg is dan ook reeds in de bestaande situatie de ontsluiting voor al het reguliere autoverkeer van en naar de Wildersekade. Daarnaast kunnen de bewoners van woningen aan en bedrijven gevestigd aan de Wilderskade evenals hulpdiensten gebruik maken van de Bonfut door een ontheffing. Dat betekent dat de Wildersekade vanuit twee richtingen is te bereiken door hulpdiensten. Verder staat in de toelichting bij het tracébesluit dat in verband met het tracébesluit in het kader van de externe veiligheid onderzoek is verricht. Daaruit volgt dat het aspect externe veiligheid geen beperkingen voor de uitvoerbaarheid van het tracébesluit oplevert. De minister heeft naar voren gebracht dat de gemeente Lansingerland onderzoek heeft verricht naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de Wildersekade. Dat heeft geleid tot het voornemen om de Schiebroekseweg, die wordt beheerd door de gemeente, aan te passen om de passeerbaarheid te verbeteren. De minister heeft ter zitting gesteld dat de Schiebroekseweg, wat betreft het gedeelte dat binnen de grenzen van het tracébesluit valt, door hem zal worden verbreed. De minister heeft aangegeven bereid te zijn om in overleg met de gemeente mee te werken aan de verbreding van het overige gedeelte van de

Schiebroekseweg.

Gelet hierop ziet de Afdeling in de betogen van [appellante sub 3] en anderen en [appellante sub 12] geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de gevolgen van het tracébesluit voor de bereikbaarheid van de woningen en de bedrijven aan de Wildersekade niet onaanvaardbaar zijn. De Afdeling ziet daarom in hetgeen [appellante sub 3] en [appellante sub 12] naar voren hebben gebracht geen grond voor het oordeel dat de minister bij afweging van de betrokken belangen geen zwaarder gewicht heeft mogen toekennen aan de belangen die met de realisering van het project zijn gemoeid dan aan het belang van [appellante sub 3] en anderen en [appellante sub 12] bij een verbinding tussen de Wildersekade en Schiebroekseweg naar de Bergschenhoekseweg. Voor zover zij stellen schade te zullen lijden als gevolg van het vervallen van de verbinding, kunnen [appellante sub 3] en anderen en [appellante sub 12] ingevolge artikel 22 van de Tracéwet bezien in samenhang met artikel 16 van het tracébesluit op grond van de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen. De Afdeling acht niet aannemelijk dat de schade zodanig zal zijn dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

De betogen falen.

D.8.7.3 Verwerving gronden [appellante sub 12]

116. Het betoog van [appellante sub 12] wat betreft verwerving van gronden komt, zoals zij ter zitting heeft toegelicht, erop neer dat de minister onvoldoende rekening heeft gehouden met haar bedrijfsbelangen, nu de minister slechts wenst over te gaan tot verwerving van de voor het tracé benodigde gronden in plaats van tot aankoop van het hele bedrijf van de maatschap. Zij betoogt dat de minister het tracébesluit niet had mogen vaststellen zonder haar geheel te onteigenen met volledige schadeloosstelling. Zij wijst er op dat ook vanwege andere ontwikkelingen, onder meer de ontwikkeling van het gebied Vlinderstrik, een deel van haar gronden zal moeten worden verworven.

116.1. Een deel van de gronden van [appellante sub 12] is benodigd voor de aanleg van het tracé van de A16. [appellante sub 12] heeft naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat zij door de verwerving van dit gedeelte van haar gronden haar bedrijfsvoering zal moeten staken. De schade die [appellante sub 12] door de verwerving van de gronden lijdt komt in het kader van de toekenning van een schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet voor vergoeding in aanmerking. Voor vergoeding van eventuele resterende schade kan [appellante sub 12] ingevolge artikel 22 van de Tracéwet bezien in samenhang met artikel 16 van het tracébesluit op grond van de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 een verzoek om schadevergoeding bij de minister indienen. De Afdeling acht niet aannemelijk dat de schade zodanig zal zijn dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Daarbij tekent de Afdeling aan dat de gevolgen van de ontwikkeling van het gebied Vlinderstrik in deze procedure niet aan de orde zijn.

Het betoog faalt.

D.8.8 HET BEROEP VAN BP

117. BP kan zich niet verenigen met het tracébesluit voor zover daarbij niet is voorzien in de inpassing van het bestaande benzinepompstation. BP voert daartoe aan dat op grond van de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen (hierna: Benzinewet) het Rijk het contract van BP met de provincie over had moeten nemen, omdat de N209 wordt getransformeerd tot de A16. Zij verwijst in dit verband naar een passage in de Memorie van Toelichting bij deze wet. BP brengt verder naar voren dat de alternatieve locaties voor verplaatsing van het benzinestation, die door de minister zijn voorgesteld, geen locaties zijn waarop een rendabel station kan worden geëxploiteerd, terwijl die locaties er volgens BP wel zijn. Zij stelt dat zij in verband met de onteigening volledig schadeloos gesteld dient te worden.

117.1. In de in artikel 5 van het tracébesluit opgenomen tabel 4 is het benzinepompstation van BP aan de Doenkade 101 te Rotterdam opgenomen als te amoveren object. Het benzinepompstation bevindt zich aan de N209. De N209 wordt in verband met de aanleg van de A16 opgeheven tussen de Vliegveldweg en de Ankie

Verbeek-Ohrlaan. Het benzinepompstation dient in verband met het tracébesluit te worden verwijderd, omdat de gronden waarop het benzinepompstation is gevestigd benodigd zijn voor de realisatie van het tracé. De minister heeft toegelicht dat vanwege de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid niet kan worden voorzien in een nieuw verkooppunt nabij de bestaande locatie tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de N471 omdat er tussen de aansluitingen met deze wegen naast het bestaande weefvak te weinig ruimte is voor een aanvullende in- en uitvoegmogelijkheid. BP heeft deze stelling van de minister niet bestreden.

117.2. Met het oog op een zorgvuldige belangenafweging voorafgaand aan de vaststelling van het besluit dient te worden onderzocht op welke wijze de nadelige gevolgen voor BP kunnen worden beperkt. De bij de besluitvorming in acht te nemen zorgvuldigheid brengt mede vanwege de complexiteit van het proces van het vinden en verwerven van een vervangende locatie voor een bedrijf dat als gevolg van het tracébesluit niet op de huidige locatie gevestigd kan blijven, echter niet met zich dat voor dat bedrijf ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit een vervangende locatie voorhanden is. De minister heeft naar voren gebracht dat wordt getracht om een vervangende locatie te vinden, die, met enige aanpassingen, zou kunnen voldoen aan de door BP gestelde eisen, en dat 14 locaties door Rijkswaterstaat zijn voorgesteld. Voorts heeft de minister toegezegd dat een door BP aan te geven locatie nader zal worden bezien. Gelet daarop ziet Afdeling geen grond voor het oordeel dat de minister is tekortgeschoten in zijn onderzoeksplicht. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat, anders dan BP meent, de bepalingen van de Benzinewet er niet toe verplichten dat in het tracébesluit wordt voorzien in een nieuwe vestiging voor het benzinepompstation. De omstandigheid dat in de Memorie van Toelichting bij deze wet staat dat de Benzinewet voor wegen waarvan het beheer door de provinciale overheid aan het Rijk wordt overgedragen vanaf het moment van overdracht werking verkrijgt, doet daar niet aan af.

117.3. Schade door verwerving van gronden die benodigd zijn voor de aanleg van het tracé komt in het kader van de toekenning van een schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet voor vergoeding in aanmerking. Voor vergoeding van overige schade vanwege de realisering van het tracébesluit kan ingevolge artikel 22 van de Tracéwet bezien in samenhang met artikel 16 van het tracébesluit op grond van de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 een verzoek om schadevergoeding bij de minister worden ingediend. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat de schade zodanig zal zijn, dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

117.4. Het betoog faalt.

D.9 INLASSEN ZIENSWIJZE

118. Voor zover Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik, [appellante sub 3] en anderen, [appellant sub 6], BP en Stichting Bewonersorganisatie Ommoord en anderen voor het overige verzoeken de inhoud van de zienswijze als herhaald en ingelast in het beroepschrift te beschouwen, overweegt de Afdeling dat in de bij het bestreden besluit behorende nota van antwoord is ingegaan op de zienswijzen. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik, [appellante sub 3] en anderen, [appellant sub 6], BP en Stichting Bewonersorganisatie Ommoord en anderen hebben in hun beroepschrift noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van hun zienswijzen in het bestreden besluit onjuist zou zijn.

E. CONCLUSIE

119. Zoals hiervoor is overwogen, zijn de volgende beroepen niet-ontvankelijk:

- Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 11A], [appellante sub 11B], [appellant sub 11C] en [appellant sub 11F];

- [appellant sub 14] en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 14], [appellant sub 14A], [appellant sub 14B], [appellant sub 14C] en [appellant sub 14F] alsmede voor zover ingesteld namens de bewoners van Rotterdam en omgeving genoemd in de bij het beroepschrift gevoegde namenlijst van wie geen machtigingen zijn overgelegd;

- NMF en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 13A], [appellant sub 13B] en [appellant sub 13C];

- [appellante sub 3] en anderen, voor zover ingesteld namens [appellant sub 3C], [bedrijf], [appellant sub 3D], [appellant sub 3E], alsmede namens bewoners en bedrijven aan de Wildersekade van wie uitsluitend machtigingen uit 2014 zijn overgelegd.

120. De beroepen van de overige appellanten, met uitzondering van het beroep van VTM en anderen, zijn ongegrond.

121. Gelet op het gegronde beroep van VTM en anderen, dient het bestreden besluit op basis van hetgeen hiervoor onder 74.2 is overwogen te worden vernietigd wegens strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid.

121.1. De Afdeling ziet evenwel aanleiding om de rechtsgevolgen van het bestreden besluit met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder a, van de Awb geheel in stand te laten en overweegt hiertoe het volgende.

121.2. In de thans geldende Verordening ruimte is de ecologische verbinding tussen de Zestienhovenweg en de Bergweg Zuid herbegrensd en gesitueerd aan de noordzijde van de nieuwe A16. De Afdeling ziet geen aanleiding de minister niet te volgen in zijn standpunt dat met deze gewijzigde ligging van de ecologische verbinding de nieuwe A16 niet langer een barrière vormt voor de verbindende functie van de ecologische verbinding. Gelet hierop bestaat dan ook niet langer aanleiding voor het oordeel dat de aanleg van de nieuwe A16 significante negatieve effecten heeft op de wezenlijke kenmerken en waarden van de tot de EHS behorende ecologische verbinding gelegen tussen de Zestienhovenweg en de Bergweg Zuid.

F. PROCESKOSTEN

122. Ten aanzien van de appellanten van wie het beroep ongegrond is verklaard, bestaat geen aanleiding voor een proceskostenveroordeling.

123. De minister dient ten aanzien van VTM en anderen op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van de hierna vermelde appellanten niet-ontvankelijk:

a. Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 11A], [appellante sub 11B], [appellant sub 11C] en [appellant sub 11F];

b. [appellant sub 14] en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 14], [appellant sub 14A], [appellant sub 14B], [appellant sub 14C] en [appellant sub 14F] alsmede voor zover ingesteld namens de bewoners van Rotterdam en omgeving genoemd in de bij het beroepschrift gevoegde namenlijst van wie geen machtigingen zijn overgelegd;

c. Stichting Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 13A], [appellant sub 13B] en [appellant sub 13C];

d. [appellante sub 3] en anderen, voor zover ingesteld namens [appellant sub 3C], [bedrijf], [appellant sub 3D], [appellant sub 3E], alsmede namens bewoners en bedrijven aan de Wildersekade van wie uitsluitend machtigingen uit 2014 zijn overgelegd;

II. verklaart het beroep van de Vereniging tegen Milieubederf in en om het Nieuwe-Waterweggebied en anderen gegrond;

III. vernietigt het besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu van 29 juni 2016 tot vaststelling van het tracébesluit "A16 Rotterdam";

IV. bepaalt dat de rechtsgevolgen van dat besluit geheel in stand blijven;

V. verklaart het beroep van de hierna vermelde appellanten, voor zover ontvankelijk, ongegrond:

- a. [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B];
- b. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik;
- c. [appellante sub 3] en anderen;
- d. [appellant sub 4] en anderen;
- e. [appellant sub 5] en anderen;
- f. [appellant sub 6];
- g. [appellante sub 7] en anderen;
- h. [appellant sub 8];
- i. BP Europa SE;
- j. Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland;
- k. Bewonersgroep Rodenrijs-West en anderen;
- l. [appellante sub 12];
- m. Stichting Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland en anderen;
- n. [appellant sub 14] en anderen;
- o. Stichting Bewonersorganisatie Ommoord en anderen;

VI. veroordeelt de minister van Infrastructuur en Milieu tot vergoeding van bij de Vereniging tegen Milieubederf in en om het Nieuwe-Waterweggebied en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 990,00 (zegge: negenhonderdnegentig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

VII. gelast dat de minister van Infrastructuur en Milieu aan de Vereniging tegen Milieubederf in en om het Nieuwe-Waterweggebied en anderen het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 334,00 (zegge: driehonderdvierendertig euro) vergoedt, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. E.A. Minderhoud en mr. B.J. Schueler, leden, in tegenwoordigheid van mr. F.C. van Zuijlen, griffier.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Van Zuijlen
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 2 augustus 2017

378-810.

BIJLAGE

* Bij A. - Ontvankelijkheid

Algemene wet bestuursrecht

Artikel 1:2

1. Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.
2. (...).

Artikel 8:1

Een belanghebbende kan tegen een besluit beroep instellen bij de bestuursrechter.

Artikel 8:6

1. Het beroep kan worden ingesteld bij de rechtbank, tenzij een andere bestuursrechter bevoegd is ingevolge hoofdstuk 2 van de bij deze wet behorende Bevoegdheidsregeling bestuursrechtspraak dan wel ingevolge een ander wettelijk voorschrift.

Artikel 2 van Bijlage 2 bij de Awb

Tegen een besluit, genomen op grond van een in dit artikel genoemd voorschrift of anderszins in dit artikel omschreven, kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

(...)

Tracéwet

(...)

Wet ruimtelijke ordening:

- a. een besluit omtrent vaststelling van een bestemmingsplan.(...).

* Bij C.1 - Termijnen en toepasselijke procedure Tracéwet

Tracéwet geldend voor 1 januari 2012

Artikel 2

(...)

2. Een beslissing om de procedure ten aanzien van de aanleg of wijziging van een hoofdweg of hoofdvaarweg of de medewerking aan de aanleg of wijziging van een landelijke spoorweg aan te vangen, wordt genomen door Onze Minister in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Artikel 8

1. Binnen een door Onze Minister te bepalen termijn van ten hoogste vier maanden na de dag waarop de trajectnota ter inzage is gelegd, geven de betrokken bestuursorganen in een met redenen omkleed advies ten minste aan:

(...).

Artikel 9

1. Onze Minister bepaalt binnen acht weken na het verstrijken van de ingevolge artikel 8, eerste lid, bepaalde termijn, in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, zijn standpunt met betrekking tot de aanleg van de hoofdweg, hoofdvaarweg of landelijke spoorweg of de medewerking aan de aanleg van de landelijke spoorweg. Het standpunt houdt in dat hij de aanleg van het in de eerste volzin bedoelde werk of de medewerking daaraan al dan niet verder in overweging neemt.

Wijzigingswet Tracéwet met het oog op versnelling en verbetering besluitvorming infrastructurele projecten

Artikel III

1. Indien door Onze Minister een beslissing is genomen op grond van artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet, zoals dat artikel luidde voor de inwerkingtreding van deze wet, zijn hoofdstuk II, artikel 9, eerste lid, voor zover het de termijnstelling betreft, en artikel 10, vierde lid, van de Tracéwet, zoals die luiden na de inwerkingtreding van deze wet, niet van toepassing op het desbetreffende project.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op door Onze Minister binnen een jaar na inwerkingtreding van deze wet aan te wijzen projecten waarvoor de in het eerste lid bedoelde beslissing nog niet is genomen maar waarvan de verkenning zich reeds in gevorderd stadium bevindt.

3. Ten aanzien van een tracébesluit waarvoor een ontwerp voor de inwerkingtreding van deze wet ter inzage is gelegd, is artikel 10, eerste lid, onderdeel f, en artikel 23 van de Tracéwet, zoals deze luiden na inwerkingtreding van deze wet, niet van toepassing.

* Bij C.3 - Inspraakmogelijkheden over alternatieven

Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden (Verdrag van Aarhus)

Artikel 6

(...).

4. Elke Partij voorziet in vroegtijdige inspraak, wanneer alle opties open zijn en doeltreffende inspraak kan plaatsvinden.

Wet milieubeheer

Artikel 7.23

1. Een milieueffectrapport bevat de volgende gegevens:

a. (...);

b. een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven;

(...).

* Bij D.2.1 - Kruising N471

Wet milieubeheer

Artikel 7.36a

Het bevoegd gezag neemt een besluit niet:

- a. (...);
- b. indien de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd.

* Bij D.2.4 - Bezwaren wegontwerp van Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik

Tracébesluit

Artikel 3 Overige infrastructurele voorzieningen

1. binnen de op de detailkaarten (II) aangeduide maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden', 'Verkeersdoeleinden, zone landtunnel', 'Verkeersdoeleinden - zone verdiepte ligging', 'Verkeersdoeleinden, zone kunstwerken' en 'Inpassingsdoeleinden' worden de in tabellen 2 en 3 vermelde overige infrastructurele voorzieningen en maatregelen gerealiseerd dan wel aangepast;

(...)

Tabel 3. Overige infrastructurele voorzieningen fiets- en voetpaden

verbinding	ligging	nieuwe situatie
(...);		
Ankie Verbeek-Ohrlaan – Wildersekade / Schiebroekseweg	tussen km 10.9 en km 11.4	dit tweerichtingen fietspad ligt ten westen van de Ankie Verbeek-Ohrlaan en kruist de A16 bovenlangs (K30). Na deze kruising splitst het fietspad in westelijke en oostelijke richting waar het aansluit op de Wildersekade en de Schiebroekseweg. Het fietspad langs de Wildersekade sluit eveneens aan op het pad Park de Polder tussen km 5.5c en km 5.6c. Ten zuiden van de nieuwe rotonde ligt een nieuwe verbinding met de aan de zuidkant van de A16 gelegen Wildersekade

* Bij D.3.2.1 - Verkeersmodel hoofdwegenet

Tracéwet

Artikel 12

1. Onze Minister kan zich bij de vaststelling van het tracébesluit in ieder geval baseren op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar.

* Bij D.4.1 - Luchtkwaliteit

Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB 2008 L 152)

Artikel 22

1. Wanneer in een bepaalde zone of agglomeratie, overeenstemming met de grenswaarden voor stikstofdioxide of benzeen niet kan worden bereikt op de in bijlage XI genoemde uiterste tijdstippen, mag een lidstaat deze tijdstippen voor die specifieke zone of agglomeratie met ten hoogste vijf jaar uitstellen, mits voldaan is aan de voorwaarde dat voor de zone of agglomeratie waarvoor het uitstel zou gaan gelden, een luchtkwaliteitsplan wordt opgesteld overeenkomstig artikel 23; een dergelijk luchtkwaliteitsplan wordt aangevuld met de in bijlage XV, deel B, opgesomde gegevens die verband houden met de betrokken verontreinigende stoffen en toont aan hoe overeenstemming met de grenswaarden vóór het nieuwe uiterste tijdstip kan worden bereikt.

2. Wanneer in een bepaalde zone of agglomeratie overeenstemming met de in bijlage XI genoemde grenswaarden voor PM10 niet kan worden bereikt wegens locatiespecifieke dispersiekenmerken, ongunstige klimaatomstandigheden of grensoverschrijdende bijdragen, is de lidstaat uiterlijk tot 11 juni 2011 vrijgesteld van de verplichting om die grenswaarden toe te passen, mits aan de voorwaarden van het eerste lid is voldaan en de betreffende lidstaat aantoont dat op nationaal, regionaal en plaatselijk niveau alle passende maatregelen genomen zijn om de uiterste tijdstippen na te leven.

(...)

Wet milieubeheer

Artikel 5.12

1. Onze minister stelt, in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal, met betrekking tot een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde die op of na het daarbij behorende tijdstip wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, een programma vast dat gericht is op het bereiken van die grenswaarde. Het programma heeft betrekking op een daarbij aan te geven periode van vijf jaar.

(...)

5. In een programma als bedoeld in het eerste lid worden geen besluiten als bedoeld in het derde lid, onder c, opgenomen, indien het aannemelijk is dat deze een overschrijding of verdere overschrijding van een geldende grenswaarde tot gevolg hebben op het tijdstip waarop, met toepassing van:

- a. uitstel als bedoeld in artikel 22, eerste lid, van de EG-richtlijn luchtkwaliteit, van de tijdstippen waarop aan de in bijlage 2 opgenomen grenswaarden voor stikstofdioxide of benzeen moet worden voldaan,
- b. vrijstelling als bedoeld in artikel 22, tweede lid, van de EG-richtlijn luchtkwaliteit, van de verplichting om aan de in bijlage 2 opgenomen grenswaarden voor zwevende deeltjes (PM10) te voldoen,

ingevolge die richtlijn aan de desbetreffende grenswaarde moet worden voldaan.

(...)

10. Onze minister kan, in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal, het programma, bedoeld in het eerste lid, ambtshalve wijzigen indien naar zijn oordeel:

- a. uit de rapportages, bedoeld in artikel 5.14, naar voren komt dat de in dat programma opgenomen gegevens omtrent de effecten op de luchtkwaliteit van in het programma genoemde of beschreven ontwikkelingen, voorgenomen besluiten of maatregelen, niet of niet langer in redelijkheid kunnen worden gehanteerd bij de uitoefening van de in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder c of d, juncto het tweede lid van dat artikel, bedoelde bevoegdheden en de toepassing van de daar bedoelde wettelijke voorschriften;

b. het programma, de periode waarop het betrekking heeft of de daarin genoemde of beschreven ontwikkelingen, voorgenomen besluiten of maatregelen om andere redenen wijziging behoeven.

(...)

12. Binnen een gebied als bedoeld in het derde lid kunnen bestuursorganen die het aangaat, na een daartoe strekkende melding aan Onze Minister, een of meer in het programma genoemde of beschreven maatregelen, ontwikkelingen of besluiten wijzigen of vervangen, of een of meer maatregelen, ontwikkelingen of besluiten aan het programma toevoegen, indien bij de betreffende melding aannemelijk wordt gemaakt dat die gewijzigde, vervangende of nieuwe maatregelen, ontwikkelingen of besluiten per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het programma. Bij de melding wordt aangegeven welke maatregelen, ontwikkelingen of besluiten het betreft, welke samenhang er tussen die maatregelen, ontwikkelingen of besluiten is en op welke termijn een maatregel wordt getroffen of een besluit genomen en worden de effecten op de luchtkwaliteit met toepassing van de artikelen 5.19 en 5.20 en de daarop berustende bepalingen aangegeven. Het negende lid is van overeenkomstige toepassing.

(...)

Artikel 5.14

De daartoe in een programma als bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, of 5.13, eerste lid, aangewezen bestuursorganen rapporteren jaarlijks voor 1 juli aan Onze Minister over de voortgang en uitvoering van een programma en de daarin opgenomen maatregelen, ontwikkelingen en besluiten, alsmede over de effecten daarvan op de luchtkwaliteit.

Artikel 5.16

1. Bestuursorganen maken bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift, welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van een of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk:

(...)

d. dat een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, vastgesteld programma.

2. De in het eerste lid bedoelde bevoegdheden of wettelijke voorschriften zijn de bevoegdheden en wettelijke voorschriften, bedoeld in:

(...);

d. artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet;

(...)

3. Bij de uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift als bedoeld in het eerste lid, aanhef en onder c of d, gedurende de periode waar een programma als bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, of 5.13, eerste lid, betrekking op heeft, vindt met betrekking tot de effecten van de desbetreffende ontwikkeling of het desbetreffende besluit op de luchtkwaliteit geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats voor een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde voor die periode, noch voor enig jaar daarna.

(...)

Regeling beoordeling luchtkwaliteit

Artikel 71

1. Het door middel van berekening vaststellen van concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht bij wegen vindt plaats overeenkomstig de in bijlage 1 opgenomen standaardrekenmethode 1, dan wel volgens de in bijlage 2 opgenomen standaardrekenmethode 2, al naar gelang en voor zover de desbetreffende situatie valt binnen het toepassingsgebied van de ene dan wel de andere methode.
2. In situaties voor zover die binnen het toepassingsgebied vallen van standaardrekenmethode 1 of 2 kan geheel of gedeeltelijk worden afgeweken van de betreffende standaardrekenmethode, mits een andere methode waarmee wordt afgeweken passend is en kwalitatief gelijkwaardig aan die standaardrekenmethode.
3. In situaties voor zover die buiten het toepassingsgebied vallen van standaardrekenmethode 1 of 2 wordt een andere, passende methode toegepast.

Artikel 77

Voor het vaststellen van kwaliteitsniveaus als bedoeld in artikel 5.12, derde lid, onder a, van de wet of artikel 5.13, derde lid, van de wet, het in samenhang bepalen van de effecten van ontwikkelingen, besluiten en maatregelen als bedoeld in artikel 5.12, tweede of derde lid, of 5.13, derde lid, van de wet en het bepalen van het bereiken van de grenswaarden, bedoeld in artikel 5.12, eerste of derde lid, of 5.13, eerste of derde lid, van de wet, wordt gebruik gemaakt van de standaardrekenmethoden, bedoeld in de artikelen 71 en artikel 75.

* Bij D.4.2 - Geluid

Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden

Artikel 8

1. Een ieder heeft recht op respect voor zijn privé leven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie.
2. Geen inmenging van enig openbaar gezag is toegestaan in de uitoefening van dit recht, dan voor zover bij de wet is voorzien en in een democratische samenleving noodzakelijk is in het belang van de nationale veiligheid, de openbare veiligheid of het economisch welzijn van het land, het voorkomen van wanordelijkheden en strafbare feiten, de bescherming van de gezondheid of de goede zeden of voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen.

Wet milieubeheer

Artikel 11.1

1. In dit hoofdstuk en de daarop rustende bepalingen wordt verstaan onder:

(...)

geluidbeperkende maatregel: bij ministeriële regeling aangewezen maatregel die de geluidproductie vanwege een weg of spoorweg beperkt, met uitzondering van een maatregel inzake het gebruik van de weg of spoorweg;

(...)

Artikel 11.2

1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen gelden de in de onderstaande tabel aangegeven voorkeurswaarden, maximale waarden en binnenwaarden, in dB.

Tabel voorkeurswaarden, maximale waarden en binnenwaarden

	voorkeurswaarde	maximale waarde	binnenwaarde A	binnenwaarde B
wegen	50	65	36	41
spoorwegen	55	70	36	41

(...)

Artikel 11.17

1. Deze titel is van toepassing op de wegen in het beheer van het Rijk en de hoofdspoorwegen, alsmede de aan te leggen wegen in het beheer van het Rijk en hoofdspoorwegen, die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart.

2. (...)

Artikel 11.20

De beheerder draagt zorg voor de naleving van de geluidproductieplafonds.

Artikel 11.22

1. De beheerder zendt voor 1 oktober van het kalenderjaar, volgend op het eerste kalenderjaar waarin dit hoofdstuk het gehele jaar van toepassing is, en vervolgens elk kalenderjaar voor 1 oktober, aan Onze Minister een verslag met betrekking tot de naleving van de geluidproductieplafonds in het voorafgaande kalenderjaar.

2. Onze Minister stelt het verslag, vergezeld van zijn bevindingen, voor een ieder langs elektronische weg beschikbaar.

3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot de gegevens die het verslag ten minste bevat.

4. Tot de in het derde lid bedoelde gegevens behoren in elk geval:

a. een vergelijking van de hoogte van de berekende geluidproductie op de referentiepunten met de geldende geluidproductieplafonds;

b. een overzicht van de weg- of baanvakken waar de berekende geluidproductie op een of meer referentiepunten 0,5 dB of minder onder het geldende geluidproductieplafond ligt;

c. een verantwoording van de validatie van de berekende waarden voor de referentiepunten, waarbij de validatie in ieder geval plaatsvindt middels steekproefsgewijze metingen door een onafhankelijke partij.

5. Onze Minister stelt nadere regels omtrent de wijze waarop de geluidproductie, bedoeld in het vierde lid, wordt berekend.

Artikel 11.30

1. Onze Minister stelt een geluidproductieplafond op een zodanige waarde vast dat de geluidsbelasting die de geluidsgevoelige objecten vanwege de betrokken weg of spoorweg ondervinden, de voorkeurswaarde niet overschrijdt.

2. Bij wijziging wordt een geluidproductieplafond op een zodanige waarde vastgesteld dat de geluidsbelasting vanwege de weg of spoorweg niet hoger is dan de geluidsbelasting, die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege de weg of spoorweg ondervinden bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond.

3. Het tweede lid is niet van toepassing, indien de geluidsbelasting na de wijziging van het geluidproductieplafond de voorkeurswaarde niet overschrijdt.

4. Onze Minister kan afwijken van het eerste of tweede lid, indien geen geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om aan die leden te voldoen. De afwijking wordt zoveel mogelijk beperkt door het treffen van geluidbeperkende maatregelen.

5. Onze Minister kan voorts afwijken van het eerste of tweede lid, indien een geluidsgevoelig object tevens een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde kan ondervinden vanwege een andere geluidsbron die behoort tot een bij ministeriële regeling aangegeven categorie. Artikel 11.29, eerste lid, onder a, is niet van toepassing.
6. Bij de toepassing van het vierde en vijfde lid wordt de maximale waarde niet overschreden.
7. Het zesde lid is niet van toepassing indien in samenhang met het besluit tot het wijzigen van een geluidproductieplafond een overschrijdingsbesluit als bedoeld in artikel 11.49 wordt genomen.

Artikel 11.33

1. Ter voorbereiding van een besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond wordt een akoestisch onderzoek verricht.
2. Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op de geluidsbelasting die vanwege de weg of spoorweg zou kunnen worden ondervonden door geluidsgevoelige objecten, andere objecten en gebieden. Het onderzoek bevat een berekening van de geluidproductie op elk betrokken referentiepunt.

(...)

6. Degene die het akoestisch onderzoek uitvoert, doet tevens akoestisch onderzoek naar de effecten van de samenloop van de geluidsbelasting van de weg of spoorweg en een andere geluidsbron als bedoeld in artikel 11.30, vijfde lid.

7. Onze Minister stelt nadere regels omtrent:

- a. de wijze waarop het akoestisch onderzoek en de berekeningen worden uitgevoerd;
- b. de situaties waarop het akoestisch onderzoek en de berekeningen betrekking hebben;
- c. (...)

Artikel 11.38

1. Indien in een onherroepelijk besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond toepassing is gegeven aan artikel 11.30, vierde of vijfde lid, en het geluidproductieplafond een zodanige waarde heeft dat de binnenwaarde bij volledige benutting van het geluidproductieplafond wordt overschreden, treft de beheerder geluidwerende maatregelen.
2. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, strekt ertoe dat binnen een termijn van twee jaar nadat het besluit onherroepelijk is geworden de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten van het betreffende geluidsgevoelige object wordt teruggebracht tot een waarde die ten minste 3 dB is gelegen onder de binnenwaarde.

(...)

Artikel 11.57

1. Saneringsobjecten zijn objecten die vallen onder een of meer van de volgende categorieën:
 - a. woningen en andere geluidsgevoelige objecten langs wegen en spoorwegen die op de geluidplafondkaart zijn aangegeven, die op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde voor 1 januari 2007, of artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder bij Onze Minister tijdig zijn gemeld, voor zover deze nog niet zijn gesaneerd, en de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 60 dB als het een weg betreft of 65 dB als het een spoorweg betreft,
 - b. woningen alsmede in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarvan de geluidsbelasting vanwege een in artikel 11.56 bedoelde weg of spoorweg bij

volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 65 dB als het een weg betreft of 70 dB als het een spoorweg betreft,

c. woningen alsmede in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarvan de geluidsbelasting vanwege bij algemene maatregel van bestuur genoemde delen van wegen of spoorwegen bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 55 dB als het een weg betreft of 60 dB als het een spoorweg betreft.

2. Onder saneringsobjecten als bedoeld in het eerste lid worden niet verstaan geluidsgevoelige objecten met betrekking waartoe met toepassing van de Interimwet stad-en-milieubenadering een hogere geluidsbelasting is toegestaan dan de wettelijke maximumwaarde ingevolge de Wet geluidhinder.

Regeling geluid milieubeheer

Artikel 10

1. Als geluidbeperkende maatregelen als bedoeld in artikel 11.1, eerste lid, van de wet worden aangewezen de maatregelen, bedoeld in de tabellen 1, 2 en 3 van bijlage 3 bij deze regeling, indien en voor zover deze maatregelen worden toegepast onder de in die tabellen genoemde randvoorwaarden.

2.(...)

Bijlage 3. bij de artikelen 10 en 11 van de Regeling milieubeheer

Tabel 1 Bronmaatregelen, de randvoorwaarden en de maatregelpunten

Omschrijving bronmaatregel	Randvoorwaarden	Maatregelpunten
Weg		
Wegdek: 2-laags Zeer Open Asfalt Beton	- Voldoende verkeersintensiteit. - Geen wringend of remmend verkeer. - Snelheid meer dan 70 km per uur.	22 per 10 m ²
Wegdek: Dunne deklaag	- Snelheid niet boven 80 km per uur. - Niet op kruisingen of rotondes.	9 per 10 m ²
Spoorweg		
Raildemper	- Niet tegen wissels of voegen. - Bij houten dwarsliggers indien instemming is verkregen van de beheerder. - De afstand waarover raildempers worden aangelegd is ten minste 50 m of indien dat korter is gelijk aan tweemaal de afstand tussen de buitenste spoorstaaf en het dichtstbijzijnde geluidsgevoelige object.	29 per meter enkel spoor

(...)

Tracéwet

Artikel 22

1. Indien een belanghebbende ten gevolge van een tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent Onze Minister hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

2. (...)

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld omtrent indiening en afhandeling van een verzoek om schadevergoeding.

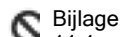
Tracébesluit

Artikel 6

1. Op de in tabel 5 aangeduide wegdelen moet het volgende type asfalt worden gerealiseerd:

a. de in de tabel aangegeven type geluidreducerend asfalt of;

b. geluidreducerend asfalt dat ten minste dezelfde geluidreducerende eigenschappen heeft als het in de tabel aangeduide type asfalt.



2. De in tabel 6 opgenomen overdrachtsmaatregelen worden voor het hoofdwegenet gerealiseerd. Deze maatregelen zijn als zodanig op de bij dit Tracébesluit behorende detailkaarten (II) aangeduid:

(...)

Tabel 6. Geluidsafscherming

	maatregel	hoogte (t.o.v. kantstreep, tenzij anders vermeld)	type	lengte (in m)	locatie	tussen km tot km
a	scherm	2,0	reflecterend	470	A20 zuid - A16 west	km 35.3r - km 15.9
b	scherm	4,0	absorberend	590	A20 noord - A16 oost	km 36.2s - km 15.1
c	scherm	5,0	absorberend	365	A16 oost	km 15.1 - km 14.6
d	scherm	2,5 t.o.v. NAP	absorberend	395	A16 oost, rand tunneltoerit	km 14.7 - km 14.2
e	scherm	2,5 t.o.v. NAP	absorberend	110	boven zuidelijke tunneltoerit	km 14.3 - km 14.2
f	scherm	2,5 t.o.v. NAP	absorberend	385	A16 west, rand tunneltoerit	km 14.2 - km 14.7
g	scherm	5,0	absorberend	290	A16 west	km 14.6 - km 15.0a
h	scherm	4,0	absorberend	490	A16 west	km 15.0a - km 15.5a
i	scherm	4,0	absorberend	310	A16 west	km 14.9 - km 15.3
j	scherm	3,0	absorberend	190	A16 west	km 15.2 - km 15.5
k	scherm	+1,0 t.o.v. NAP	absorberend	115	boven noordelijke tunneltoerit	km 12.0 - km 11.9
l	scherm	0+ t.o.v. NAP	absorberend	460	A16 noord, rand tunneltoerit	km 12.0 - km 11.4c
m	scherm	2,0	absorberend	190	A16 noord	km 11.5c - km 11.2c
n	scherm	+1,0 t.o.v. NAP	absorberend	405	A16 zuid, rand tunneltoerit	km 12.0- km11.5b
o	scherm	5,0	absorberend	225	A16 zuid	km 11.6b- km 11.2b
p	scherm	2,0	absorberend	110	A16 zuid	km 11.3b- km 11.1b
q	grondkerende constructie	Conform hoogte talud verloop van 4 m naar 9 m	absorberend	540	A16 zuid	km 11.3- km 10.7
r	scherm	2,0	absorberend	60	op kunstwerk 30 (oostzijde)	km 5.4 - km 5.3 (op de N209)
s	scherm	3,0	absorberend	500	A16 noord	km 10.0 - km 9.4c
t	scherm	3,0	absorberend	515	A16 noord	km 8.9 - km 9.5
u	scherm	4,0	absorberend	445	A16 zuid	km 9.9 - km 9.4b
v	scherm	4,0	absorberend	555	A16 zuid	km 9.5 - km 8.8
w	scherm	5,0	absorberend	365	A16 noord	km 8.5 - km 8.1

Artikel 16

1. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit tracébesluit schade lijdt of zal lijden, kent de minister van Infrastructuur en Milieu, op grond van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet, op zijn aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd;

2. Voor de indiening en afhandeling van de in het eerste lid bedoelde aanvraag is de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014" van overeenkomstige toepassing;

3. (...);

4. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.

* Bij D.5 - Buisleidingstrook

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Artikel 1.2. (buitentoe passingverklaring)

Dit besluit is niet van toepassing op:

a. (...);

b. een bestemmingsplan, voor zover dat strekt ter uitvoering van een tracébesluit als bedoeld in de Tracéwet, dan wel ter uitvoering van een wegaanpassingsbesluit als bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding, dan wel een plan als bedoeld in artikel 6, vijfde lid, van die wet.

Titel 2.9 Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Artikel 2.9.1. (begripsomschrijvingen)

In deze titel en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

buisleiding van nationaal belang: leiding die deel uitmaakt van een landelijk hoofdnetwerk van leidingen, niet zijnde een leiding voor het vervoer van stoffen in verband met het opsporen of winnen van delfstoffen, en die is bestemd of wordt gebruikt voor het vervoer van:

a. aardgas, voor zover die leiding een druk heeft van ten minste 40 bar en een diameter heeft van ten minste 45,7 centimeter, of

b. gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid buisleidingen, anders dan aardgas;

buisleidingenstrook: strook die dient voor de aanleg van buisleidingen van nationaal belang;

voorkeurstracé: tracé als bedoeld in artikel 2.9.2, eerste lid.

Artikel 2.9.2. (aanwijzing voorkeurstracés)

1. Bij regeling van Onze Minister, in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken, worden tracés voor een buisleidingenstrook aangewezen met aan weerszijden van een tracé een zoekgebied van 250 meter, gemeten vanaf de buitenste begrenzing van dat tracé.

Artikel 2.9.4. (belemmerende activiteiten)

1. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden die zijn gelegen binnen het voorkeurstracé laat, ten opzichte van het op het moment van aanwijzing van dat voorkeurstracé geldende bestemmingsplan, geen nieuwe activiteiten toe die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van een buisleiding van nationaal belang.

2. Onder een belemmering als bedoeld in het eerste lid valt in ieder geval:

a. (...);

b. de aanleg van een verharde weg of verhard pad of een spoorweg in de lengterichting van het

voorkeurstracé;

(...);

f. het bebossen;

(...).

* Bij D.6.1 - Ecologische Hoofdstructuur

Tracéwet

Artikel 10

1. Het tracébesluit bevat ten minste:

a. (...);

b. een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk;

(...).

Verordening ruimte 2014

Artikel 2.3.4

Lid 1 Bestaand en nieuwe natuur, waternatuurgebied en ecologische verbinding

Een bestemmingsplan voor gronden binnen de ecologische hoofdstructuur, onderverdeeld in bestaande en nieuwe natuur, waternatuurgebied en ecologische verbinding, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op 'Kaart 8 Ecologische Hoofdstructuur', wijst geen bestemmingen aan die de instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden significant beperken, of leiden tot een significante vermindering van de oppervlakte, kwaliteit of samenhang van die gebieden.

Lid 5 Compensatieregeling

Bij compensatie, bedoeld in artikel 3.2, tweede lid, onder b, worden in ieder geval de volgende voorwaarden in acht genomen:

a. de compensatie leidt niet tot een nettoverlies van areaal, samenhang en kwaliteit van de wezenlijke kenmerken en waarden;

b. de compensatie vindt plaats:

i. aansluitend aan of nabij het aangetaste gebied, met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat;

ii. door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden of fysieke compensatie op afstand van het gebied als fysieke compensatie aansluitend aan of nabij het gebied niet mogelijk is, of

iii. op financiële wijze als zowel fysieke compensatie als compensatie door kwalitatief gelijkwaardige waarden op korte termijn redelijkerwijs niet mogelijk is.

Artikel 3.2

Lid 2 Toepassing ontheffing binnen de ecologische hoofdstructuur en strategische reservering natuur

Voor zover de ontheffing, bedoeld in het eerste lid, betrekking heeft op een ontwikkeling in een gebied binnen de ecologische hoofdstructuur of de strategische reservering natuur bedoeld in artikel 2.3.4 van deze verordening, gelden aanvullend de volgende voorwaarden:

- a. er zijn geen reële alternatieven;
- b. de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte, kwaliteit en samenhang van de ecologische hoofdstructuur worden beperkt en de overblijvende effecten worden gelijkwaardig gecompenseerd overeenkomstig artikel 2.3.4, vijfde lid en
- c. de toelichting van het bestemmingsplan bevat hierover een verantwoording, overeenkomstig artikel 2.3.4, zesde lid.

Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013

Artikel 2 (Nee, tenzij-regime)

1. In gebieden waar het 'nee, tenzij'-regime van kracht is, zijn geen ingrepen toegestaan die de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn, de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd via de procedure zoals weergegeven in de artikelen 5 tot en met 8 van deze beleidsregel.

Artikel 3 (Toepassingsbereik provinciaal compensatiebeleid)

Deze beleidsregel is van toepassing bij ingrepen in de volgende gebiedscategorieën:

- EHS;
- Belangrijke weidevogelgebieden;
- (...).

Artikel 5 (Voorwaarden aan compensatie)

Aan compensatie voor ingrepen in gebieden als bedoeld in artikel 3 worden de volgende voorwaarden gesteld:

1. De compensatie mag niet leiden tot een netto verlies van areaal, kwaliteit en/of samenhang van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied.
2. De compensatie wordt in principe niet aangewend om reeds vastgesteld natuur-, recreatie- en/of landschapsbeleid uit te voeren of de uitvoering daarvan te versnellen.
3. Onverminderd het bepaalde in het zesde lid wordt aan een compensatieverplichting niet voldaan door het uitvoeren van maatregelen waarvoor overheidssubsidie is of wordt verkregen dan wel waarvoor reeds verplichtingen zijn aangegaan.
4. Onverminderd het bepaalde in het zevende lid, vindt compensatie plaats (voorkeursladder):
 - a) door fysieke compensatie met dezelfde natuur-, recreatie- of landschapswaarden als die door de ingreep verloren zijn gegaan aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat;
 - b) indien fysieke compensatie met dezelfde natuur-, recreatie- of landschapswaarden als in het vorige

onderdeel bedoeld redelijkerwijs onmogelijk is, door fysieke compensatie met kwalitatief vergelijkbare waarden aan of nabij het gebied van de ingreep dan wel door fysieke compensatie elders, of;

c) indien ook dat redelijkerwijs onmogelijk is, door financiële compensatie.

Artikel 6 (Compensatieplan)

1. Indien deze beleidsregel van toepassing is, wordt door de initiatiefnemer een compensatieplan opgesteld.

2. (...).

3. Aan het compensatieplan worden de volgende voorwaarden voor instemming gesteld:

a) (...);

b) het compensatieplan bevat een kaart met de ligging van het compensatiegebied ten opzichte van aangrenzende en nabijgelegen natuur- en recreatiegebieden, belangrijke weidevogelgebieden en/of karakteristieke landschapselementen, en

(...).

Artikel 7 (Realisatietermijn en zekerstelling uitvoering)

1. (...).

2. Indien besloten wordt tot fysieke compensatie dan wordt het compensatiegebied door het bevoegd gezag planologisch vastgelegd en wordt toegezien op een adequate bescherming in het toepasselijk bestemmingsplan.

Tracébesluit

Artikel 10 Compenserende maatregelen Flora- en faunawet, Boswet en Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

In aanvulling op de in artikel 9 beschreven mitigerende maatregelen worden de maatregelen, als genoemd in tabel 11, ter compensatie van effecten op beschermde natuurwaarden genomen. De maatregelen worden, voor zover er sprake is van ruimtebeslag binnen de begrenzing van het Tracébesluit, gerealiseerd binnen de op de detailkaarten (II) aangeduide maatregelvlakken 'Verkeersdoeleinden', 'Verkeersdoeleinden - zone landtunnel' en 'Inpassingsdoeleinden'.

Tabel 11. Compenserende maatregelen

	wettelijk kader	type beschermde natuur	maatregel
a	Verordening Ruimte 2014 en Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013)	ecologische hoofdstructuur en Belangrijk weidevogelgebied	er wordt 13,4 ha EHS Vochtig weidevogelgrasland gecompenseerd en 4,7 ha Belangrijk weidevogelgebied. In totaal ontstaat hiermee een compensatieopgave van 18,1 ha. Voor de invulling hiervan wordt 12,0 ha gecompenseerd in Polder Oudeland van Strijen. Daarnaast wordt de resterende opgave gecompenseerd in Polder Schieveen (6,1 ha)

* Bij D.6.3 - Verstoring van broedende vogels buiten de belangrijke weidevogelgebieden

Flora- en faunawet

Artikel 10

Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.

Artikel 11

Het is verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.

* Bij D.8. - OVERIGE BEROEPSGRONDEN

Tracéwet

Artikel 10

1. Het tracébesluit bevat ten minste:

(...)

f. de termijn waarbinnen Onze minister de gevolgen van de ingebruikneming van de aan te leggen of te wijzigen hoofdweg (...) onderzoekt en een opgave van de daarbij te onderzoeken milieuaspecten.

(...)

Artikel 13

(...)

10. De gemeenteraad stelt binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden een bestemmingsplan of een beheersverordening als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening overeenkomstig het tracébesluit vast.(...)

(...)

Artikel 22

1. Indien een belanghebbende ten gevolge van een tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent Onze Minister hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

2. (...)

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld omtrent indiening en afhandeling van een verzoek om schadevergoeding.

Artikel 23

1. Onze minister onderzoekt voor afloop van de termijn, genoemd in artikel 10, eerste lid, onderdeel f, de gevolgen van de ingebruikneming van een aangelegde of gewijzigde hoofdweg (...) ten aanzien van de in dat artikel bedoelde milieuaspecten.

(...)

4. Onze Minister zendt de Tweede Kamer der Staten-Generaal, de betrokken bestuursorganen en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg de resultaten van het onderzoek toe alsmede een

beschrijving van de maatregelen die nodig zijn om alsnog te voldoen aan de milieueisen die ten grondslag liggen aan de in het tracébesluit opgenomen maatregelen.

Wet milieubeheer

Artikel 7.39

1. Het bevoegd gezag dat een plan heeft vastgesteld of een besluit heeft genomen, onderzoekt de gevolgen die de uitvoering van dat plan, dan wel van dat besluit heeft voor het milieu, wanneer de in het plan, dan wel in het besluit voorgenomen activiteit wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen.

2. Indien een in een plan opgenomen activiteit slechts kan worden ondernomen nadat daarvoor een besluit is genomen, berust de verplichting, bedoeld in het eerste lid, bij het gezag dat dat besluit heeft genomen.

Tracébesluit

Artikel 1

(...) De A16 wordt in het Lage Bergse Bos in een landtunnel aangelegd (...).

1. (...)

2. (...)

3. De rechterrijbaan van de A16, rijrichting Den Haag-Breda, wordt als volgt gerealiseerd en gedeeltelijk aangepast:

(...)

d. tussen km 11.4 en km 12.0 wordt de hoofdrijbaan van de A16 uitgevoerd als een tunneltoerit en tussen km 11.9 en km 14.3 wordt de hoofdrijbaan van de A16 gerealiseerd in een tunnel die half verdiept ligt ten opzichte van het maaiveld (...). Tussen km 14.2 en 14.7 wordt de hoofdrijbaan van de A16 uitgevoerd als een tunneltoerit;

(...)

4. De linkerrijbaan van de A16, rijrichting Breda-Den Haag, wordt als volgt gerealiseerd en gedeeltelijk aangepast:

(...);

c. tussen km 14.7 en 14.2 wordt de hoofdrijbaan van de A16 uitgevoerd als een tunneltoerit en tussen km 14.3 en km. 11.9 wordt de A16 gerealiseerd in een tunnel die half verdiept ligt ten opzichte van het maaiveld (...). Tussen km 12.0 en km 11.4 wordt de hoofdrijbaan van de A16 uitgevoerd als een tunneltoerit;

(...);

14. De realisatie en aanpassingen met het daarbij behorende ruimtebeslag vinden plaats overeenkomstig de detailkaarten (II) en de daarop aangegeven lengte- en dwarsprofielen. Voor de exacte kilometeraanduiding en maatvoering zijn de detailkaarten maatgevend.

15. De maatregelen beschreven in lid 1 tot en met lid 11 worden gerealiseerd binnen de op de detailkaarten (II) aangeduide maatregelvlakken "Verkeersdoeleinden", met dien verstande dat de maatregelen als genoemd in lid 3, onder d, en als genoemd in lid 4, onder a, worden gerealiseerd binnen de op de detailkaarten aangeduide maatregelvlakken "Verkeersdoeleinden-zone landtunnel" en "Verkeersdoeleinden-zone verdiepte ligging".

Artikel 2

1. De in onderstaande tabel vermeld kunstwerken worden aangepast of gerealiseerd. Deze kunstwerken zijn tevens aangegeven op de detailkaarten (II). De maatregelen vinden plaats binnen het op de detailkaarten (II) aangeduide maatregelvlak "Verkeersdoeleinden, zone Kunstwerken", met uitzondering van de landtunnel en de tunneltoeritten, deze wordt gerealiseerd binnen het maatregelvlak "Verkeersdoeleinden, zone Landtunnel" en het maatregelvlak "Verkeersdoeleinden-zone verdiepte ligging".

(...)

Tabel 1. Kunstwerken

nr.	maatregel en kunstwerk	locatie (circa)	doorrijhoogte in m
K01	Hofwijktunnel: verlenging van de bestaande tunnel onder de A13	km 15.4* - km 15.5*	(minimaal) 3,30
K02	duiker A13: verlenging van de bestaande duiker onder de A13	km 5.2	n.v.t.
K03	brug Schieveensedijk: bestaande brug wordt vervangen door een nieuwe brug aan de oostzijde	km 5.2	n.v.t.
K10	passage A13: nieuw kunstwerk in de vorm van een ongelijkvloerse kruising tussen de A13 en Schieveensedijk op maaiveld en de A16 bovenlangs	tussen km 5.6- km 5.9	(minimaal) 4,60
K12	passage afrit vliegveld: nieuw kunstwerk in de vorm van een ongelijkvloerse kruising van de afrit naar de Vliegveldweg en fietsverbinding op maaiveld en de A16 bovenlangs	tussen km 6.3- km 6.5	(minimaal) 4,60

K21	omgelegde Oude Bovendijk: nieuw kunstwerk in de vorm van een ongelijkvloerse kruising tussen de half verdiept aangelegde Oude Bovendijk met fietsverbinding en de A16 bovenlangs	km 8.9	(minimaal) 4,60
K20	N471: nieuw kunstwerk in de vorm van een ongelijkvloerse kruising tussen de N471 op maaiveld en A16 bovenlangs	km 9.2	(minimaal) 4,60
K25	fietstunnel N471: Verlenging van de bestaande fietstunnel en brug	ten noorden van de aansluiting N471	minimaal aansluitend op bestaande doorrijhoogte
K26	fietstunnel G.K. van Hogendorpweg: aanpassing van de fietstunnel als gevolg van de herinrichting van de GK van Hogendorpweg	G.K. van Hogendorpweg ten zuiden van de aansluiting N471	aansluitend op bestaande hoogte
K22	passage HSL en RandstadRail: nieuw kunstwerk in de vorm van ongelijkvloerse kruisingen tussen de op maaiveld gelegen Landscheiding, RandstadRail, Zwarteweg, HSL en Ratelaarweg en de A16 bovenlangs, inclusief vrijliggende ongelijkvloerse kruisingen ten behoeve van het fietspad ten zuiden van de A16	km 9.6 tot km 9.9	(minimaal) 4,60
K23	recreaduct: nieuw kunstwerk in de vorm van een ongelijkvloerse kruising tussen de op maaiveld liggende A16 en door de regio te realiseren fietsverbinding bovenlangs	km 10.5 tot 10.6	(minimaal) 4,60
K30	Ankie Verbeek-Ohrlaan, nieuwe kunstwerken in de vorm van: • een ongelijkvloerse kruising tussen de op maaiveld gelegen toerit naar de A16 richting Den Haag (vanaf de N209) en de fietsverbinding bovenlangs • een ongelijkvloerse kruising tussen de op maaiveld gelegen A16 en de N209/Ankie Verbeek-Ohrlaan en fietsverbinding bovenlangs • een ongelijkvloerse kruising tussen de op maaiveld gelegen Bergschenhoekseweg en de fietsverbinding en N209/Ankie Verbeek-Ohrlaan bovenlangs	km 11.1	(minimaal) 4,60

K40	landtunnel: nieuw kunstwerk in de vorm van een landtunnel met aan beide zijden een verdiepte ligging ten behoeve van de tunneltoeritten. De tunnel passeert de Grindweg / Bergweg-zuid onderlangs. De tunnel ligt in het Lage Bergse Bos ten opzichte van maaiveld half verdiept. De tunnel passeert de Rotte (en de Terbregse Rechter Rottekade en Bergse Linker Rottekade) onderlangs	landtunnel tussen km 11.9 en km 14.3; noordelijke tunneltoerit tussen km 11.4 en km 12.0; zuidelijke tunneltoerit tussen km 14.2 en km 14.7	(minimaal) 4,70
K50	President Rooseveltweg: nieuw kunstwerk in de vorm van een ongelijkvloerse kruising tussen de op maaiveld gelegen President Rooseveltweg (met aan weerszijden fietsverbindingen) en de A16 bovenlangs	km 14.8 tot 15.0	(minimaal) 4,60
K52	Terbregseplein: nieuw kunstwerk in de vorm van een ongelijkvloerse kruising tussen de op maaiveld gelegen A20 inclusief verbindingbogen, spoorlijn Rotterdam – Utrecht en de A16 bovenlangs inclusief de nieuwe toerit vanaf de Hoofdweg naar de A16 richting Den Haag	km 15.2 tot 15.9	(minimaal) 4,60
K58	Hoofdweg: verlenging van het bestaande kunstwerk over de Hoofdweg aan beide zijden	km 16.1	aansluitend op bestaande hoogte
K59	fietstunnel Hoofdweg: verlenging aan weerszijden van het bestaande kunstwerk	km 15.9	(minimaal) 2,50

Artikel 3

1. Binnen de op de detailkaarten (II) aangeduide maatregelvlakken "Verkeersdoeleinden", "Verkeersdoeleinden, zone landtunnel", "Verkeersdoeleinden-zone verdiepte ligging", "Verkeersdoeleinden, zone kunstwerken" en "Inpassingsdoeleinden" worden de in tabellen 2 en 3 vermelde overige infrastructurele voorzieningen en maatregelen gerealiseerd dan wel aangepast;

2. (...)

Tabel 2. Overige infrastructurele voorzieningen onderliggend wegnennet

weg	ligging	nieuwe situatie
Schieveensdijk	tussen km 14.6* en km 16.6*	verleggen van de Schieveensdijk in oostelijke richting
Oude Bovendijk / Landscheiding	tussen km 8.3 en km 9.1	de Oude Bovendijk wordt aan de noordzijde van de A16, tussen km 8.3 en km 8.9, parallel aan de A16 gelegd en kruist de A16 via het viaduct Omgelegde Oude Bovendijk (K21) ter hoogte van km 8,9. Ter hoogte van km 8.9 gaat de Oude Bovendijk over in de Landscheiding en sluit deze ter hoogte van km 9.1 aan op de bestaande rotonde in de N471
Bergschenhoekseweg	tussen km 9.8 en 11.2	de Bergschenhoekseweg wordt verplaatst van de noordzijde van de N209 naar de zuidzijde van de A16 en sluit tussen km 11.1 en 11.2 aan op een nieuw aan te leggen rotonde in de Ankie Verbeek Ohrlaan
Rotonde Ankie Verbeek-Ohrlaan	ter hoogte van km 5.1	ten behoeve van de kruising met de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Bergschenhoekseweg / Hazelaarweg wordt een dubbelstrooks rotonde aangelegd
Wildersekade/Schiebroekseweg	ter hoogte van km 5.4 tot km 5.8 (van de N209)	om de aansluiting van de A16 op de N209/Ankie Verbeek-Ohrlaan mogelijk te maken, worden de Schiebroekseweg en de Wildersekade naar het noorden verlegd (en wordt de ontsluiting naar de nabijgelegen radarpost gerealiseerd)
Bergweg-zuid - Grindweg		na realisatie van de tunnel wordt deze bestaande verbinding over de tunnel heen geleid
Bosweg	tussen km 12.2 en 12.4	na realisatie van de tunnel wordt deze bestaande verbinding over de tunnel heen geleid
Rottebandreef	tussen km 13.8 en 14.0	na realisatie van de tunnel wordt deze bestaande verbinding over de tunnel heen geleid
Terbregse Rechter Rottekade en Bergse Linker Rottekade	tussen km 14.0 en 14.1	na realisatie van de tunnel worden deze bestaande verbindingen over de tunnel heen geleid
Branddreef	ter hoogte van km 13.9 - km 14.0	wordt verlegd naar de westzijde van de tunnel

(...)

Artikel 4

1. Naast definitieve werken met het oog op de uitvoering van het Tracébesluit, kunnen binnen de grenzen van het Tracébesluit tijdelijke werken, maatregelen en voorzieningen ten behoeve van de uitvoering van het Tracébesluit worden uitgevoerd. De tijdelijke werken, maatregelen en voorzieningen kunnen worden gerealiseerd en uitgevoerd binnen alle maatregelvlakken voor permanente maatregelen en voorzieningen die op de detailkaarten (II) aangeduid zijn en (buiten het tracé van de A16) op de gronden die op de detailkaarten (II) zijn aangeduid als "Tijdelijke werkterreinen". Onder tijdelijke werken, maatregelen en voorzieningen wordt onder andere begrepen:

- a. opslagplaatsen, werkplaatsen, installaties, opstelplaatsen voor materieel, bouwketen en parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers;
- b. laad- en losplaatsen en grond- en zand- en slibdepots;

- c. bouwzones ter weerszijden van de weg ten behoeve van de werkzaamheden;
- d. tijdelijke bouwwegen, traversen/viaducten, tunnels, watergangen, damwanden, overkluizingen, energievoorzieningen, afrastering, drainage riolering en watercompensatie;

2. (...)

Artikel 5

De te amoveren objecten zijn vermeld in de tabel hieronder en tevens aangegeven op de detailkaarten (II), die deel uitmaken van het besluit.

Tabel 4. Te amoveren objecten

straat opstal	huisnummer opstal	gemeente (en plaats)	type opstal
Schieveensedijk	15	Rotterdam	woning met bijgebouwen
Schieveensedijk	23	Rotterdam	woning met bijgebouwen
Schieveensedijk	27	Rotterdam	woning met bijgebouwen
Schieveensedijk	31	Rotterdam	woning met bijgebouwen
Oude Bovendijk	205	Rotterdam	woning met bijgebouwen
Oude Bovendijk	206	Rotterdam	woning met bijgebouwen
Doenkade	101	Rotterdam	benzinepompstation
Bergweg-Zuid	179	Lansingerland	woning
Bergweg-Zuid	181	Lansingerland	woning
Bergweg-Zuid	181 I	Lansingerland	woning
Bergweg-Zuid	183	Lansingerland	woning
Bosweg	10 + 10a	Lansingerland	manege + woning
Rottekade	242	Lansingerland	bedrijfsgebouw
Rottekade	243	Lansingerland	woning
Rottekade	244	Lansingerland	woning
Bergse Linker Rottekade	366-3	Rotterdam	woning
Ommoordseweg	43	Rotterdam	woning
Ommoordseweg	45	Rotterdam	woning
Ommoordseweg	46	Rotterdam	woning met bijgebouwen
Ommoordseweg	46 B	Rotterdam	woning
Ommoordseweg	47	Rotterdam	woning
Ommoordseweg	48	Rotterdam	woning
Ommoordseweg	49	Rotterdam	woning
Ommoordseweg	50	Rotterdam	woning
Ommoordseweg	50A	Rotterdam	woning
Ommoordseweg	51	Rotterdam	bedrijfsgebouwen

Artikel 8

1. Ten behoeve van de waterhuishouding worden de maatregelen genomen gericht op waterkwantiteit, waterkwaliteit, en waterveiligheid & watersysteem als beschreven in tabellen 7 tot en met 9. De maatregelen worden, voor zover er sprake is van ruimtebeslag binnen de begrenzing van het Tracébesluit, gerealiseerd binnen de op de detailkaarten (II) aangeduide maatregelvlakken "Verkeersdoeleinden", "Verkeersdoeleinden-zone landtunnel", "Verkeersdoeleinden-zone kunstwerken", "Verkeersdoeleinden-zone verdiepte ligging", "Waterhuishouding" en "Inpassingsdoeleinden".

(…)

Tabel 7. Maatregelen ten behoeve van de waterkwantiteit

maatregel	locatie	omvang / omschrijving
aanleg van watergangen (voorzien van plas/drasoevers) parallel aan de weg ten behoeve van de ontwatering, afwatering en waterberging in bestaande peilgebieden	Parallel aan de weg tussen: • km 14.6* en km 12.0; • km 14.1 en km 15.5 • km 16.1 en km 16.7	6,7 ha
aanleg van watergangen (voorzien van plas/drasoevers) parallel aan de weg ten behoeve van de ontwatering, afwatering en waterberging in een nieuw wegpeilgebied	Parallel aan de weg tussen: • km 15.5 * en km 9.7	5,0 ha
realiseren waterberging door aanleg van nieuwe watergangen en/of uitbreiden van watergangen in een nieuw wegpeilgebied	aansluiting A13 op A16 Rotterdam tussen km 5.6 en km 6.1	0,9 ha
realiseren waterberging door aanleg van nieuwe watergangen of waterpartijen en/of uitbreiden van watergangen of waterpartijen in bestaande peilgebieden binnen plangebied	aansluiting met de N209	0,6 ha
	Lage Bergse bos	0,2 ha
	Terbregseplein	1,1 ha
realiseren compensatie, buiten de begrenzing van het Tracébesluit, als gevolg van dempen watergangen en waterpartijen Lage Bergse Bos voor waterberging	peilgebied GPG-53 peilgebied GPG-62	4,3 ha
realiseren compensatie, buiten de begrenzing van het Tracébesluit, als gevolg van dempen watergang bij Oude Bovendijk	tussenboezem Berkel	verbeteren doorstroomcapaciteit
realisatie van (een) waterkelder(s) voor afstromend wegwater van verdiepte wegdelen en wegdelen in de tunnel	tunnel en toeritten (ter plaatse van de maatregelvlakken 'Verkeer - zone landtunnel' en 'Verkeer - zone verdiepte ligging')	1.230 m ³
realisatie van een gemaal voor een separaat peilvak dat afvoert op de tussenboezem	bij Schieveensedijk ter hoogte van km 5.2	
realiseren van duikers of andere bouwkundige voorzieningen, die nodig zijn voor de instandhouding van verbindingen tussen watergangen	daar waar de weg en watergangen elkaar kruisen, verspreid door hele plangebied	

Tabel 8. Maatregelen ten behoeve van de waterkwaliteit

	maatregel	locatie
a	infiltratie van afstromend wegwater via bermassage	langs het hele tracé met uitzondering van de onder b en c genoemde locaties
b	zuivering van afstromend wegwater met onderhoudstrook als bodempassage	noordzijde A16 tussen km 8.3 en km 9.6 (tussen Oude Bovendijk en Randstadrail)
c	zuivering van afstromend wegwater via infiltratievoorziening	- bij aansluiting A16 Rotterdam op A13 (tussen km 5.6 en km 6.1) - vanaf HSL tot aansluiting N209/Ankie Verbeek-Ohrlaan (tussen km 9.8 en km 11.5) - bij het Terbregseplein (tussen km 14.6 en km 14.9 en tussen km 15.3 en km 15.7)

Tabel 9. Maatregelen ten behoeve van de waterveiligheid en watersysteem

maatregel	locatie
in zuidelijke richting verplaatsen van de landscheidingskering ter hoogte van twee-richtingen-fietspad Vliegveldweg-Landscheiding	tussen km 6.3 en km 9.0
verplaatsen kering Vaart Polder Bleiswijk door omlegging boezemwatergang Bergweg-Zuid	ter hoogte van km 12.0
verplaatsen kering langs Binnenboezem bij de Oude Bovendijk	ter hoogte van km 8.3
aanleg kanteldijk die fungeert als een compartimenteringskering, de kanteldijk wordt als onderdeel van de tunneltoerit gerealiseerd	tussen km 14.2 en km 14.8
ter voorkoming van de toestroming van grondwater worden de verdiept gelegen delen van de A16 in een waterdichte constructie aangelegd	rondom de tunnel en de tunneltoeritten, tussen km 11.4 en km 14.8
aanleg verhoging om instroom van oppervlakkig afstromend neerslagwater in de tunneltoerit bij de Vaart Polder Bleiswijk te voorkomen	tussen km 11.4 en km 12.0
versterken Rottekade ten behoeve van de bouwfasering	tussen km 14.0 - 14.1

Artikel 11

1. (...)

2. Ten behoeve van de landschappelijke inpassing worden de volgende locatie specifieke maatregelen gerealiseerd

Tabel 12. Landschappelijke maatregelen

	maatregel	locatie
A	realiseren van zichtdijk, van 1 meter hoog, in de binnen- en buitenbocht	in het knooppunt Schieveen, tussen km 5.2 en km 6.8
B	aanleg enkelzijdige wegbegeleidende houtopstanden	• verlegd fietspad N471 (km 8.9 - km 9.2) • Schiebroekseweg (km 11.1 - km 11.5) • Wildersekade (km 11.2 - km 11.4)
C	aanleg dubbelzijdige wegbegeleidende houtopstanden.	• verlegde Oude Bovendijk (km 8.3 - km 8.9) • Schieveensedijk (km 14.6* - km 16.1*)
D	toepassing van afschermende houtopstanden	• taluds westzijde A13 tussen km 15.2* en 16.0* • zuidoostzijde A16 Rotterdam tussen km 6.5 en 6.6, tussen km 8.7 en 9.1 • in Terbregseveld tussen km 14.3 en km 14.9 • Terbregseplein: langs verbindingbogen Terbregge (km 14. g* - 15.2g*) en Ommoord (km 36.0 s* - km 35.3s*) • hoofdweg: tussen km 15.7 en 16.1
E	tweezijdig begroeide geluidschermen	langs het hele tracé met uitzondering van schermen bij tunneltoeritten, op kruisende infrastructuur en langs hoofdrijbaan A16 in knooppunt Terbregseplein
F	aan de omgevingszijde begroeide schermen	schermen bij de zuidelijke tunneltoerit (oost en westzijde, tussen km 14.2 en km 14.7) en noordelijke tunneltoerit (noordzijde tussen km 12.0 en km 11.4c en zuidzijde tussen km 12.0 en km 11.5b)

	maatregel	locatie
G	transparante geluidschermen.	Terbregseplein, langs hoofdrijbaan A16 (tussen km 14.9 en km 15.5); boven tunneltoerit Terbregseveld, tussen km 14.2 en 14.4; boven tunneltoerit, tussen km 11.8 en 12.0 bij kruisende infrastructuur: • N471 (tussen km 9.1 en km 9.3), • AVO-knoop/N209 (tussen km 11.1 en 11.2) • randstadrail en HSL (tussen km 9.4 en km 10.0) • President Rooseveltweg (tussen km 14.8 en km 15.0)
H	boven 4 meter hoogte worden schermen transparant uitgevoerd	tussen km 8.1 en 8.5, tussen km 11.3 en 11.5 en tussen km 14.7 en 14.9
I	aanleg van watergangen met één doorlopend profiel in bestaande peilgebieden	Parallel aan de weg tussen: • km 14.6* en km 9.7 (1,5 ha) • km 9.8 en km 12.0 (1,0 ha) • km 14.1 en km 15.5 (1,5 ha)
J	aanleg van watergangen met één doorlopend profiel in het nieuwe 'wegpeilgebied'	Parallel aan de weg tussen: • km 15.2* en km 9.7 (0,9 ha)
K	de keerwand tot 1 meter boven kantstreep, te realiseren langs een gedeelte van de West-Abtspolderseweg, wordt aan de bewonerszijde voorzien van begroeiing	tussen km 15.5* en km 5.6
L	toepassen van een grondtalud tussen de viaducten voor de HSL en de Randstadrail	tussen km 9.6 en km 9.9
M	realisatie grondwal aan beide zijden van A16 met een hoogte van 4,5 m, vloeiend overgaand in schermen op kunstwerken	tussen N471 en AVO-laan (km 9.7 en km 11.1)
N	keerwanden voorzien van grasdijk aan de omgevingszijde	beide tunneltoeritten, tussen km 11.4 en 12.0 resp. km 14.2 en km 14.6
O	realisatie van een faunapassage	onder de Grindweg / Bergweg-zuid, ten noorden van tracé (km 12.0)
P	groene, parkachtige inrichting, met een leeflaag van circa 1 m op het tunneldak in een zodanige opbouw dat duurzame vegetatiegroei geborgd is.	halfverdiepte tunnel en omgeving in Lage Bergse Bos, tussen km 12.0 en km 14.1
Q	realiseren van een brede overspanning voor kunstwerk K50	ter hoogte van President Rooseveltweg, tussen km 14.8 en km 15.0
R	aanleg boscomplex om zicht op tunnelmond te beperken	in Terbregseveld tussen km 14.2 en km 14.5
S	verwijderen grondlichamen, realiseren open gebied met gras en waterpartijen, afschermende beplanting langs de randen.	Terbregseplein tussen km 15.0 en km 15.9

3. gerealiseerd binnen de op de detailkaarten (II) aangeduide maatregelvlakken "Verkeersdoeleinden", "Verkeersdoeleinden-zone landtunnel", "Verkeersdoeleinden-zone verdiepte ligging", "Verkeersdoeleinden-zone kunstwerken", "Waterhuishouding" en "Inpassingsdoeleinden".

Artikel 12

1. In de tunnel (...) wordt de gestandaardiseerde uitrusting toegepast zoals vastgelegd in (...) de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels en de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels. In het tunnelveiligheidsplan, bijlage I bij de toelichting bij dit besluit, is deze gestandaardiseerde uitrusting nader beschreven;

2. (...);

3. De hiervoor in de leden 1 en 2 genoemde maatregelen zullen worden gerealiseerd binnen het op de detailkaarten (II) aangeduide maatregelvlak "Verkeersdoeleinden, zone landtunnel";

4. Ten behoeve van dit tracébesluit is een risicoanalyse uitgevoerd als bedoeld in artikel 6, lid 3, van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels. (...)

5. (...).

Artikel 13

1. De Minister van Infrastructuur en Milieu zal, conform artikel 23 van de Tracéwet, de gevolgen van de ingebruikneming van de gewijzigde en gerealiseerde weg onderzoeken. Het onderzoek heeft betrekking op de milieuaspecten luchtkwaliteit en geluid;

(...)

Artikel 14

De Minister van Infrastructuur en Milieu zal, conform artikel 7.39 van de Wet milieubeheer, een evaluatie uitvoeren naar de feitelijke milieugevolgen. De evaluatie beperkt zich tot de in de TN/MER en de in het kader van het vast te stellen Tracébesluit voorspelde milieugevolgen. Het evaluatieonderzoek zal zijn gericht op het in beeld brengen van de opgetreden effecten en mogelijk aanvullende maatregelen. In de evaluatie wordt ook nagegaan of aan de verplichting tot natuurmitigatie en compensatie is voldaan. (...)

Artikel 15

1. Van de situering van het ontwerp en de maatregelen, zoals vastgelegd in de artikelen 1 tot en met 4, 8 en 11 van dit Tracébesluit, kan met de volgende marges worden afgeweken: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden;

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

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

a. het ontwerp en de maatregelen worden uitgevoerd binnen de op de detailkaarten aangegeven begrenzingen van dit Tracébesluit en, voor zover dit het geval is, binnen de 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 het moeten vaststellen van hogere waarden;

d. uit de afwijkingen geen negatieve gevolgen voortvloeien voor de omgeving, de waterhuishouding of waterveiligheid;

e. door de afwijkingen geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 16

1. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit tracébesluit schade lijdt of zal lijden, kent de minister van Infrastructuur en Milieu, op grond van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet, op zijn aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd;

2. Voor de indiening en afhandeling van de in het eerste lid bedoelde aanvraag is de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014" van overeenkomstige toepassing;

3. (...);

4. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.