



**Tracébesluit
A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15)**

Bijlage 16 Wijzigingen tussen Ontwerp Tracébesluit
(2015) en Tracébesluit (2017)

Datum	17 februari 2017
Status	Definitief

Colofon

Datum	17 februari 2017
Status	Definitief
Versienummer	1.0

Inhoud

1	WIJZIGINGEN TUSSEN ONTWERP TRACÉBESLUIT EN TRACÉBESLUIT	3
1.1	Wijzigingen n.a.v. de Aanvullende Bestuursovereenkomst	3
1.1.1	Maatregel 1.1 Meenemen nieuwe situatie afrit 38 als uitgangspunt	4
1.1.2	Maatregel 1.2/1.3 Aansluiting RijnWaalpad en grondwal Lingewaard	4
1.1.3	Maatregel 1.4 Herinrichting De Plak	5
1.1.4	Maatregel 1.5 Aansluiting Bemmelse N839	5
1.1.5	Maatregel 1.6 Inpassing aanlanding west	6
1.1.6	Maatregel 1.7 Positionering fietspad Rijndijk	6
1.1.7	Maatregel 1.8 Inpassing aanlanding oost	6
1.1.8	Maatregel 1.9 Aarden wal Groessen/Loo	7
1.1.9	Maatregel 1.10 en 1.11 Verdiepte Ligging Groessen - Zevenaar	7
1.1.10	Maatregel 1.12 Aarden wal Groessen	8
1.1.11	Maatregel 1.13 Verbreding N810 naar 2 x 2 rijstroken	9
1.1.12	Maatregel 1.16A Inrichting Griethse Poort (noordelijke rotonde)	9
1.1.13	Maatregel 1.18 Landschappelijke inpassing A12	9
1.1.14	Maatregel 1.19 Aansluiting Zevenaar Oost	10
1.2	Overige wijzigingen (ambtshalve en vanwege zienswijzen)	11
1.3	Wijzigingen uitgangspunten en wet- en regelgeving	18
1.3.1	Verkeersmodellen	18
1.3.2	Geluid (akoestisch onderzoek)	19
1.3.3	Luchtkwaliteit	19
1.3.4	Externe veiligheid	19
1.3.5	Water	20
1.3.6	Ecologie	20
1.3.7	Landschapsplan en cultuurhistorie	22
1.4	Validatie MER	22
1.5	Te amoveren objecten	23

1 WIJZIGINGEN TUSSEN ONTWERP TRACÉBESLUIT EN TRACÉBESLUIT

1.1 Wijzigingen n.a.v. de Aanvullende Bestuursovereenkomst

Op 5 november 2015 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (namens de Staat der Nederlanden) met de provincie Gelderland (college van GS) een Aanvullende Bestuursovereenkomst gesloten. In het Ontwerp Tracébesluit is de voorkeursrichting conform het Standpunt uitgewerkt. Parallel hieraan hebben de regiopartijen aanvullende maatregelen onderzocht en uitgewerkt en opgenomen in het Regionaal Ruimtelijk Kwaliteitsplan en de Minister verzocht om deze maatregelen op te nemen in het Tracébesluit. In deze Aanvullende Bestuursovereenkomst staan onder andere afspraken over de uitwerking en doorwerking van het Regionaal Ruimtelijk Kwaliteitsplan zoals deze door de regio op 9 september 2015 is vastgesteld. Op hoofdlijnen betekent de Aanvullende Bestuursovereenkomst het volgende:

- De scope van het project wordt aangevuld met maatregelen vanuit het Regioplan voor zover deze binnen de grenzen van het Tracébesluit liggen, opgenomen in bijlage 1 van de Aanvullende Bestuursovereenkomst.
- Voor de maatregelen die buiten de grens van het Tracébesluit vallen, opgenomen in bijlage 2 van de Aanvullende Bestuursovereenkomst zoals de wijzigingen aan de N810/N839/Hengelder (Zevenaar-Oost), stellen de regiopartijen, onder aansturing van de Provincie, provinciale inpassingsplannen en / of bestemmingsplannen op. Deze maatregelen zijn afgestemd op het Tracébesluit, in ieder geval ten aanzien van de effectonderzoeken.
- In bijlage 3 van de Aanvullende Bestuursovereenkomst zijn 11 maatregelen benoemd die getroffen kunnen worden wanneer sprake is van een meevaller binnen het project gedurende of na de realisatiefase. De maatregelen zijn niet planologisch vastgelegd in het Tracébesluit.

Bij de kennisgeving van het Ontwerp Tracébesluit (12 november 2016, zie http://www.platformparticipatie.nl/Images/bekendmaking%20Via15_tcm318-370336.pdf) is aangegeven dat de onderzochte aanvullende maatregelen nog geen onderdeel waren van het ontwerp tracébesluit en dat sommige maatregelen verwerkt (zouden) worden in het tracébesluit, andere worden geborgd in provinciaal inpassingsplan(nen) en/of bestemmingsplan(nen).

De genoemde maatregelen zijn nadien nader uitgewerkt en afgestemd met de betrokken gemeenten, de provincie Gelderland en de waterschappen. Over deze uitwerking en afstemming zijn tussentijds in juni en november 2016 informatiebijeenkomsten gehouden in de omgeving. De maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst worden hierna beschreven, waarbij wordt vermeld of die zijn opgenomen in het Tracébesluit of dat realisatie plaatsvindt op basis van een ander planologisch besluit en/of een beheerovereenkomst met een andere overheid. In figuur 1.1 zijn de locaties van de maatregelen schematisch weergegeven.



Figuur 1.1 De locaties van de maatregelen conform de Aanvullende Bestuursovereenkomst

1.1.1 Maatregel 1.1 Meenemen nieuwe situatie afrit 38 als uitgangspunt

Voor het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken wordt uitgegaan van de nieuwe situatie van afrit 38: het zuidelijk deel van de afrit 38 wijzigt naar een aansluiting voor het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Park-15 en sluit vervolgens aan op Rijksweg Zuid. Hiertoe is een bestemmingsplan vastgesteld, er vindt ten opzichte van het Ontwerp Tracébesluit een wijziging plaats met betrekking tot het wegontwerp en het maatregelvlak landschappelijke inpassing.

De wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 12
- Plankaart: blad 3
- Toelichting: Hoofdstuk 1, 3 en 7
- Bijlagerapporten: geluid, natuur, water, landschap.

1.1.2 Maatregel 1.2/1.3 Aansluiting RijnWaalpad en grondwal Lingewaard

De inpassingsmaatregel inclusief geluidwerende voorzieningen ter hoogte van Bommel is op te delen in vier delen. De totale hoogte van de geluidwerende voorziening bedraagt 8 meter.

Het eerste deel loopt vanaf de verbindingsboog Ressen – tot aan het RijnWaalpad. Op deze locatie start de geluidwerende voorziening als een 8 meter hoog scherm. Tegelijkertijd loopt de grondwal vanaf maaiveld geleidelijk op tot 7 meter (het scherm loopt omgekeerd evenredig weer af tot één meter) tot een grondwal van 7 meter met daarop een scherm van één meter hoog.

Het tweede deel loopt vanaf de oostzijde van de kruising RijnWaalpad tot aan de erftoegangsweg 'De Plak'. Op deze locatie is de grondwal maximaal 7 meter hoog ten

opzichte van de aanliggende rand verharding van de A15, met daar bovenop een scherm van 1 meter hoog op de kruin. De aansluiting van het fietspad op de grondwal met het RijnWaalpad is aangepast door een ruimere bocht toe te passen.

Het derde deel betreft een 8 meter hoog geluidwerend scherm over een lengte van 250 meter gemeten vanaf de oostzijde van erftoegangsweg 'De Plak', ten behoeve van de bebouwing ter plaatse.

Het vierde deel betreft een grondwal van 7 meter hoog met daar bovenop een 1 meter hoog scherm. Dit deel loopt vanaf het derde deel tot aan de aansluiting met de N839 Bemmelse - Huissen.

In het derde en vierde deel is ten zuiden van de A15 tussen het geluidsscherm, de geluidwal en de belendende watergang een enkele meters brede strook grond vrijgehouden, teneinde een wegvak van de te realiseren snelfietsroute 15 (SFR15) niet onmogelijk te maken. Zie hiervoor ook hoofdstuk 1.4, relatie met overige projecten. De SFR15 zou in dat geval kunnen aansluiten op het in artikel 3 in tabel 3 van dit Tracébesluit genoemde in twee richtingen bereden fietspad aan de zuidzijde van de A15 tussen het Rijnwaalpad en De Plak. De SFR in het tweede en derde deel maakt geen deel uit van dit Tracébesluit; voor effectuering van het fietspad zal de initiatiefnemer van de SFR15, de provincie Gelderland, een afzonderlijke planologische procedure moeten doorlopen.

De wijziging werkt door in:

- Besluittekst: Artikel 7, 9 en 12
- Plankaart: blad 4 en blad 5
- Toelichting: Hoofdstuk 3, 5, 6,7 en 8
- Bijlagerapporten: geluid, natuur, water, landschap, validatie MER.

1.1.3 Maatregel 1.4 Herinrichting De Plak

Viaduct De Plak wordt geschikt gemaakt voor vrijliggende fietspaden en een ruiterspad. Daartoe wordt viaduct 'De Plak' over de A15 in de nieuwe situatie aan weerszijden 3,0 meter breder dan in de huidige situatie. Na afstemming is het ontwerp van het Ontwerp Tracébesluit gehandhaafd, omdat dit toereikend is.

1.1.4 Maatregel 1.5 Aansluiting Bemmelse N839

De aansluiting Bemmelse (N839) en de vormgeving van de N839 zijn aangepast aan de door de Provincie Gelderland voorgenomen capaciteitsuitbreiding van de N839 naar 2x2. De wijziging omvat onder andere de aanpassing van opstelvakken en het vervallen van de aansluiting van de Baalsestraat op de N839. Deze wordt vervangen in het kader van het Provinciaal Inpassingsplan van de provincie Gelderland ten zuiden van de huidige aansluiting.

Langs de westzijde van de N839 komt een vrijliggend tweerichtingenfietspad dat de Betuweroute en de A15 onderlangs kruist door middel van een fietsonderdoorgang (KW 64). Tussen de Karstraat en de Baalsestraat wordt een fietsonderdoorgang onder de N839 gerealiseerd voor een veilige passage van de N839 van oost-west fietsverkeer(KW 63). De Baalsestraat wordt plaatselijk ingericht als fietspad. De in de Aanvullende bestuursovereenkomst opgenomen verplaatsing van deze onderdoorgang naar het noorden

is komen te vervallen, omdat de snelfietsroute 15 vanaf de aansluiting met het RijnWaalpad tot aan de kruising met de Lodderhoeksestraat ten zuiden van de A15 komt te liggen. Ook wordt in het Tracébesluit ten oosten vanaf de N839 een voetpad en een voetbrug over de Linge (KW 65) opgenomen.

De wijziging werkt door in:

- Besluittekst: Artikel 2, 3 en 12
- Plankaart: blad 5
- Toelichting: Hoofdstuk 3 en 7
- Bijlagerapporten: geluid, natuur, water, landschap, validatie MER.

De herinrichting van de N839 en overig onderliggend wegennet, ten noorden en ten zuiden van de kruispunten van de N839, wordt opgenomen in het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) van de provincie Gelderland.

Langs het wandelpad zijn enkele meters grond vrijgehouden, teneinde een wegvak van de te realiseren snelfietsroute 15 (SFR15) niet onmogelijk te maken. Zie hiervoor ook hoofdstuk 1.4, relatie met overige projecten. De SFR15 zou in dat geval het in artikel 3 in tabel 3 van dit Tracébesluit genoemde wandelpad inclusief brug aan de zuidzijde van de A15 kunnen integreren, zodat er een voorziening ontstaat voor beide functionaliteiten. De SFR maakt geen deel uit van dit Tracébesluit; voor effectuering van het fietspad zal de initiatiefnemer van de SFR15, de provincie Gelderland, een afzonderlijke planologische procedure moeten doorlopen.

1.1.5 Maatregel 1.6 Inpassing aanlanding west

Uitgangspunt voor deze inpassing is het verminderen van het zicht op de verhoogde snelweg. Om dit te realiseren worden beheeroverkomsten gesloten, de realisatie van de boomopstanden maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit. Wel is de inpassing van de A15 binnen het Tracébesluit hierop aangepast. Deze maatregel en de hier te realiseren ambitie is beschreven in het landschapsplan en opgenomen in artikel 12 van de Besluittekst.

1.1.6 Maatregel 1.7 Positionering fietspad Rijndijk

De verbinding voor alle verkeer op de Rijndijk wordt ter hoogte van de brug niet vervangen door een buitendijkse recreatieve fietsverbinding. De gemeente Lingewaard, Waterschap Rivierenland en Rijkswaterstaat hechten aan de bereikbaarheid van deze verbinding voor alle verkeer. De binnendijkse verbinding voor alle verkeer zoals opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit is gehandhaafd.

1.1.7 Maatregel 1.8 Inpassing aanlanding oost

De gemeente Duiven, Waterschap Rijn en IJssel en Rijkswaterstaat hebben geconstateerd dat de in de aanvullende bestuursovereenkomst voorgestelde wijziging van de inpassing buiten de grenzen van het Tracébesluit reikt en niet goed inpasbaar is. Daarom wordt de kwaliteitsverbetering, die met deze inpassing is beoogd, los van het Tracébesluit planologisch geregeld en uitgevoerd door de gemeente Duiven. De gemeente Duiven en Rijkswaterstaat leggen deze afspraak vast in een Bestuursovereenkomst. De inpassing van het Ontwerp-Tracébesluit is op deze locatie gehandhaafd. Het buitendijkse fietspad onder het

snelwegviaduct ter hoogte van de Loodijk wordt door de gemeente Duiven planologisch geregeld. Daarna wordt de uitvoering meegenomen in de realisatie van het project Via15.

1.1.8 Maatregel 1.9 Aarden wal Groessen/Loo

Op het traject tussen de oostelijke aanlanding van de A15 (punt waar de A15 een maaiveldligging heeft) en de Schraleweidsestraat wordt aan de noordzijde van de A15 een aarden wal van 2 meter hoog (met begroeiing) aangelegd, met als doel de A15 aan het zicht van omwonende te onttrekken. Ter hoogte van de uitbuiging van de weg Den Oldenhoek – Vossendel wordt de grondwal (vanwege bebouwing) en de ligging van het fietspad plaatselijk onderbroken en wordt een scherm van 2 meter hoog aangebracht. Over een lengte van 250 meter wordt, tussen Den Oldenhoek en de Schraleweidsestraat, de wal voorzien van een één meter hoog scherm.

De wijziging werkt door in:

- Besluittekst: Artikel 7 en 12
- Plankaart: blad 9
- Toelichting: Hoofdstuk 3, 5 en 7
- Bijlagerapporten: geluid, natuur, water, landschap.

1.1.9 Maatregel 1.10 en 1.11 Verdiepte Ligging Groessen - Zevenaar

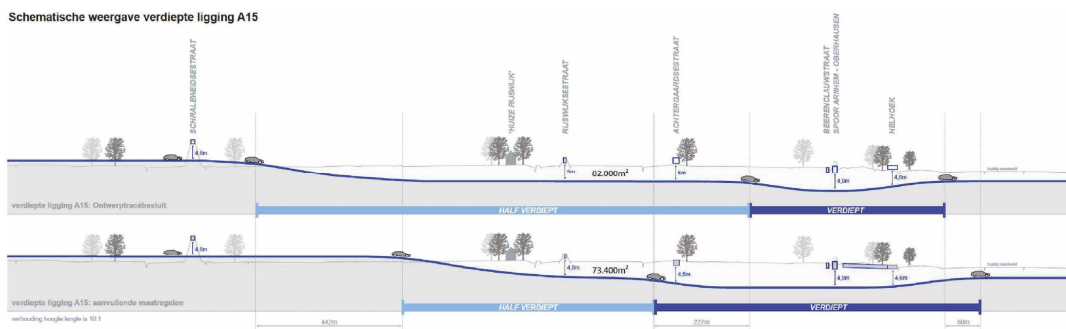
De verdiepte ligging van de A15 is met inbreng van de bestuurlijke partners en bewoners geoptimaliseerd en aangepast. De verdiepte ligging zet nu ongeveer 500 meter na de Schraleweidsestraat in en is geheel verdiept tussen de Achtergaardsestraat en de kruising van de Helhoek. Hierdoor kan ook de Rijswijksestraat/ de Aa (samen met de Achtergaardsestraat, de Beerencloauwstraat en de Helhoek nagenoeg op de huidige hoogteligging blijven liggen.

Ter plaatse van de Helhoek wordt deze verdiepte bak afgedekt met een deksel van ongeveer 140 meter. De reden hiervoor is dat bij bewoners uit Helhoek zorg bestond over de toegenomen doorsnijding van het buurtschap als gevolg van het opschuiven van de A15 verder van Groessen in het gewijzigde standpunt van juni 2012. Bewoners en de regiopartners hebben als oplossing een deksel bepleit. Vanuit de randvoorwaarde van kostenneutraliteit is hiervoor ruimte gevonden door de verdiepte ligging aan de westelijke zijde ca 500 meter later te starten. Landschappelijk is dit goed te verdedigen. De landschappelijke doorsnijding van een woonkern weegt relatief zwaar, evenals de oplossing daarvan. Het traject dat niet meer verdiept aangelegd wordt, ligt naast de Betuweroute. Een verdiepte ligging draagt daar landschappelijk minder bij aan zichtlijnen vanwege de vrijwel aangrenzende geluidschermen van de Betuwespoorlijn. In overleg met de regiopartners wordt ter compensatie van het vervallen van de verdiepte ligging ter plekke van enkele direct aanliggende woningen een geluidscherm op een wal gerealiseerd, waarmee voorkomen wordt dat deze woningen akoestisch onevenredig benadeeld worden door het ter plekke vervallen van de verdiepte ligging. Overschrijding van fijn stof normen is en was niet aan de orde.

De regiopartners hebben aangegeven dat de aldus bereikte optimalisatie een acceptabele inpassing oplevert, waarmee de eerdere aanvullende bestuurlijke regionale wens om de

markt uit te dagen om de weg op -6 meter onder maaiveld aan te leggen bij Groessen komt te vervallen. In artikel 17 lid 3 van het Ontwerp Tracébesluit (artikel 17 lid 3) was een specifieke flexibiliteitsbepaling opgenomen om een verdieping tot -6 meter mogelijk maken, die in verband hiermee niet is gehandhaafd in het Tracébesluit.

Figuur 1.5 presenteert de verschillende liggingen van de verdiepte ligging bij Groessen, waarbij de eerste doorsnede van het lengteprofiel conform Ontwerp Tracébesluit is, en de tweede doorsnede van het lengteprofiel conform de Aanvullende Bestuursafspraken en het Tracébesluit is.



Figuur 1.5 Doorsnedes lengteprofiel 'verdiepte ligging' conform Ontwerp Tracébesluit (bovenste) en conform Aanvullende Bestuursafspraken en Tracébesluit (onderste)

De verdiepte ligging bij het buurtschap De Helhoek krijgt een deksel van circa 140 meter lang, gemeten over de as van de A15. Samen met de bewoners van Helhoek, grondeigenaren en de gemeente Duiven is een ontwerp gemaakt voor de inrichting op het deksel. In artikel 17 lid 3 van het Tracébesluit is een specifieke flexibiliteitsbepaling opgenomen op grond waarvan het viaduct met een andere vorm kan worden gerealiseerd dan de trapeziumvorm die is voorzien op kaartblad 9 van de detailkaarten.

De wijziging werkt door in:

- Besluittekst: Artikel 1 lid 2 en artikel 2, 7 en 17 lid 3
- Plankaart: blad 9
- Toelichting: Hoofdstuk 3, 5, 7 en 8
- Bijlagerapporten: geluid, natuur, water, landschap, validatie MER.

Een deel van de inrichtingsmaatregelen valt buiten de grens van het Tracébesluit. Voor de totale inrichting, dus zowel binnen als buiten de grens van het Tracébesluit, worden beheerovereenkomsten gesloten.

1.1.10 Maatregel 1.12 Aarden wal Groessen

Tussen de Schraleweidsestraat en de Rijswijksestraat wordt er een aarden wal van 2 meter hoogte tussen het fietspad en de A15 gerealiseerd. Tevens wordt ter hoogte van de Kerkackers een scherm van 1 meter danwel 3 meter op de wal geplaatst, afhankelijk van de specifieke locatie. Hier dient de wal niet alleen om het zicht op de A15 te beperken, maar draagt de wal in combinatie met een scherm ook bij om de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen te reduceren tot de toetswaarde.

De wijziging werkt door in:

- Besluittekst: Artikel 7 en 12
- Plankaart: blad 9
- Toelichting: Hoofdstuk 3, 5, 7 en 8
- Bijlagerapporten: geluid, natuur, water, landschap, validatie MER.

1.1.11 Maatregel 1.13 Verbreding N810 naar 2 x 2 rijstroken

De aansluiting Duiven/Zevenaar (N810) en de vormgeving van de N810 zijn aangepast aan de door de Provincie Gelderland voorgenomen capaciteitsuitbreiding van de N810 naar 2x2. De wijziging omvat de toevoeging van bushaltes, een carpoolplaats, verbreding van het kunstwerk over de A15, dubbelzijdig fietspad, aanpassing van opstelvakken en een gewijzigde aansluiting met de weg Helhoek en de Helstraat op de N810.

De wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 2 en 3
- Plankaart: blad 10
- Toelichting: Hoofdstuk 3, 5, 7 en 8
- Bijlagerapporten: geluid, natuur, water, landschap, validatie MER.

De herinrichting van de N810 en overig onderliggend wegennet, richting Zevenaar, wordt opgenomen in het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) van de provincie Gelderland.

1.1.12 Maatregel 1.16A Inrichting Griethse Poort (noordelijke rotonde)

De Oude Steeg / Nieuwe Steeg / Doesburgseweg worden samengebracht tot een kruising en vormgegeven met een rotonde. De afzonderlijke aansluiting van de Oudesteeg op de Doesburgseweg komt daarmee te vervallen.

De wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 3
- Plankaart: blad 13
- Toelichting: Hoofdstuk 7
- Bijlagerapporten: geluid, natuur, water, landschap, validatie MER.

1.1.13 Maatregel 1.18 Landschappelijke inpassing A12

Het oostelijke deel van de A12 - tussen de huidige aansluiting 29A Zevenaar en de toekomstige aansluiting Zevenaar-Oost – behoort tot een coulisselandschap. De op deze locatie te verwijderen huidige populierenrijen wordt terug aangeplant binnen de grens van het Tracébesluit.

De wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 12
- Plankaart: blad 14
- Toelichting: Hoofdstuk 7
- Bijlagerapporten: natuur, water, landschap, validatie MER.

1.1.14 Maatregel 1.19 Aansluiting Zevenaar Oost

De aansluiting Zevenaar-Oost is aangepast aan de door de Provincie Gelderland voorgenomen capaciteitsverbetering van de weg Hengelder. De wijziging omvat onder andere aanpassing van opstelstroken, de verbreding van de weg Hengelder en daarmee een verlenging van het viaduct in de A12 en verlenging van de fietstunnel (KW 66) onder de weg naar 7Poort.

De wijziging werkt door in:

- Besluittekst: Tabel 3
- Plankaart: blad 14
- Toelichting: Hoofdstuk 3 en 7
- Bijlagerapporten: geluid, natuur, water, landschap, validatie MER

1.2 Overige wijzigingen (ambtshalve en vanwege zienswijzen)

1) Vervallen: maatregelvlak "landschappelijke inpassing" in de onderste twee kwadranten van knooppunt Valburg, aangezien de landschappelijke inpassing een autonome ontwikkeling is vanwege het project Ewijk - Valburg.

Deze wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 12
- Plankaart: kaartblad 1
- Toelichting: Hoofdstuk 7
- Bijlagerapporten: Landschapsplan

2) Vervallen: maatregelvlak "landschappelijke inpassing" aan de noordzijde van de A15 tussen 157.0 en 157.2 en toevoegen maatregelvlak "landschappelijke inpassing" tussen km 160.9 en 161.0 ten behoeve van een eenduidig landschappelijk wegbeeld.

Deze wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 12
- Plankaart: kaartblad 2 en 3
- Toelichting: Hoofdstuk 7
- Bijlagerapporten: Landschapsplan

4) Toegevoegd: maatregelvlak "waterhuishouding" ter hoogte van km 162.2. Het betreft de inpassing van een tussentijds gerealiseerde gemeentelijke waterberging. De ligging van de grens van het Tracébesluit is hierop aangepast.

Deze wijziging werkt door in:

- Plankaart: kaartblad 4
- Bijlagerapporten: Landschapsplan en Waterplan

5) Gewijzigd: verbreding van de vluchtstrook (van 3,15 meter naar 3,65 meter) van de hoofdrijbanen A15 tussen circa km 163.3 en km 177.1, waarmee voorgesorteerd wordt op de nieuwe ontwerprichtlijnen.

Deze wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 1
- Plankaart: kaartblad 4 tot en met kaartblad 10

6) Gewijzigd: rijstrookconfiguratie van de zuidelijke parallelbaan van knooppunt Ressen. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 4.

7) Gewijzigd: ligging grens Tracébesluit nabij perceel RSN02C 00002 (zuidoostzijde knooppunt Ressen) ten behoeve van bereikbaarheid bestaande schuur en toegang tot perceel. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 4.

8) Toegevoegd: kunstwerk 65. Betreft een voetbrug over de Linge ten behoeve van het wandelpad langs de A15. Deze wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 2, tabel 1
- Plankaart: kaartblad 5

9) Toegevoegd: toegangsweg ten behoeve van perceel E-498 via Kampsepad -Zuid langs gasstation, inclusief aanpassing grens Tracébesluit. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 5 en 6.

10) Toegevoegd: calamiteitendoorsteek ter hoogte van km 168.65 ten behoeve van de bereikbaarheid van hulpdiensten bij calamiteiten.

Deze wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 13
- Plankaart: kaartblad 6
- Toelichting: hoofdstuk 5
- Bijlagen: Deelrapport Externe Veiligheid

11) Toegevoegd: naar aanleiding van zienswijzen op het OTB is een scherm van 1 meter hoog op de brug aan de noordzijde van de A15 ter hoogte van de Lodderhoeksestraat (tussen km 169.2 – 169.5) onderdeel van het project geworden.

De wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 7, tabel 6
- Plankaart: kaartblad 7
- Toelichting: hoofdstuk 5
- Bijlagen: akoestisch onderzoek en landschapsplan

12) Toegevoegd: perceelontsluiting nummer 485 (noordzijde A15 ter hoogte van de Lodderhoeksestraat). Deze wijziging werkt door in plankaartblad 7.

13) Gewijzigd: naar aanleiding van eisen van het Waterschap Rivierenland met betrekking tot het profiel van vrije ruimte van de Rijndijk is de aanlanding van het fietspad vanaf de brug over het Pannerdensch Kanaal op de Rijndijk verlegd en is de wegverbinding Rijndijk (onderlangs de dijk) aangepast. Het fietspad en de wegverbinding Rijndijk bevinden zich nu geheel buiten het profiel van vrije ruimte van de Rijndijk. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 7.

14) Gewijzigd: de grens van het Tracébesluit is ter hoogte van de Steenfabriek Huissenwaard aangepast, om de verstoring van het werkproces van de fabriek te beperken. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 7.

15) Gewijzigd: de ligging van de ecopassage is verschoven van km 171.68 naar km 171.72, waardoor er een logische verbinding voor amfibieën komt tussen poelen aan de noordzijde van de A15 en de zuidzijde van de A15 en daarmee de barrièrewerking wordt beperkt.

Deze wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 10, tabel 9
- Plankaart: kaartblad 8
- Toelichting: hoofdstuk 6
- Bijlagen: Deelrapport Ecologie, Passende Beoordeling en landschapsplan

16) Gewijzigd: aanpassing van de ligging van de verbinding Kandiadijk – Loodijk aan de noordzijde van de A15 ter hoogte van km 171.65 ter beperking van de aantasting van ecologische waarden. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 8.

17) Gewijzigd: vanwege een zienswijze van een omwonende is de leggerwatergang aan de noordzijde van de weg Vossendel-Kandiastraat (noordzijde A15) verplaatst naar zuidzijde weg Vossendel-Kandiastraat. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 8.

18) Toegevoegd: ter hoogte van km 172.8 (noordzijde van de A15) een perceelontsluiting aan weg Den Oldenhoek ten behoeve van de bereikbaarheid van perceel Duiven H1164 en een perceelontsluitingsweg ten behoeve van de bereikbaarheid van perceel H1160 en H1601 op Den Oldenhoek. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 8.

19) Toegevoegd: naar aanleiding van zienswijzen en een geactualiseerd woningenbestand is er een extra geluidvoorziening aan de noordzijde van de A15 ter hoogte van km 172.93 tot 173.19 getroffen om de geluidhinder voor woningen aan Den Oldenhoek te verminderen.

Deze wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 7, tabel 6
- Plankaart: kaartblad 8
- Toelichting: hoofdstuk 5
- Bijlagen: akoestisch onderzoek, landschapsplan

20) Toegevoegd: aan de noordzijde van de A15 ter hoogte van de Kerkakkers (km 173.8) is ten behoeve van de afwatering van de hoofdrijbanen van de A15 (die op dit deel op een aardebaan ligging in plaats van in een tunnelbak) extra waterberging voorzien.

Deze wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 9, tabel 7
- Plankaart: kaartblad 9
- Toelichting: hoofdstuk 8
- Bijlagen: Waterplan en Landschapsplan

21) Toegevoegd: als gevolg van een gewijzigde hoogteligging van de A15 (het later starten van de verdiepte ligging, zie ABOK maatregel 1.10 en 1.11) en naar aanleiding van zienswijzen hierop is aan de noordzijde van de A15 ter hoogte van de Kerkakkers (km 173.8 – km 174.2) een geluidvoorziening opgenomen (bestaande uit een wal van 2 meter en, afhankelijk van de specifieke locatie, een scherm van 1 of 3 meter hoog daar bovenop).

Deze wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 7, tabel 6
- Plankaart: kaartblad 9
- Toelichting: hoofdstuk 5
- Bijlagen: Akoestisch onderzoek en Landschapsplan

22) Gewijzigd: landschappelijke inpassing en geluidvoorziening Huize Rijswijk door middel van het inkorten van de grondwal (aan de noordzijde van de A15) en het verwijderen van een deel van de watergang langs de noordwestzijde van Huize Rijswijk. Daarnaast is de geluidvoorziening met enkele meters verlengd als gevolg van het inkorten van de grondwal,

maar is vanwege de lagere verkeersintensiteiten en de wens voor een betere inpassing in het landschap ook verlaagd van 3 naar 2 meter.

Deze wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 7, tabel 6 en artikel 12, tabel 11
- Plankaart: kaartblad 9
- Toelichting: hoofdstuk 7
- Bijlagen: Landschapsplan en Akoestisch onderzoek

23) Gewijzigd: hoogteligging Achtergaardsestraat en perceelontsluitingen Duiven H161 en H220 ter plaatse met de kruising A15 als gevolg van ABOK maatregel 1.10. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 9.

24) Gewijzigd: vanwege landschappelijke inpassing hebben de gemeenten verzocht de kruising "Beerenclauwstraat" met de A15 met enkele tientallen meters in zuidelijke richting te verplaatsen. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 9.

25) Gewijzigd: grens Tracébesluit aan de noordzijde van de A15 ter hoogte van km 175.2, omdat een deel van de gronden vanwege de deksel niet meer nodig zijn. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 9.

26) Gewijzigd: watergang langs de westzijde van de A15 tussen Helhoek en de N810 en langs de zuidzijde van de N810 tot aan de Heiliglandsestraat ten behoeve van de afwatering van de landbouwpercelen. Ter hoogte van km 175.4 is de ligging van het erftoegangspad van deze percelen aangepast.

Deze wijziging werkt door in:

- Plankaart: kaartblad 9
- Bijlagen: Waterplan

27) Toegevoegd: maatregelvlak landschappelijke inpassing langs de bestaande Zevenaarse Wetering (ter hoogte van km 176.5, oost en westzijde A15) die afgewaardeerd wordt. Het omliggende gebied van de Zevenaarse Wetering wordt daar conform de huidige inpassing ingericht.

Deze wijziging werkt door in:

- Plankaart: kaartblad 10
- Bijlagen: Landschapsplan

28) Gewijzigd: vanuit het Waterschap Rijn en IJssel is verzocht om het verloop van de watergangen langs de noord- en zuidzijde van de A12 ter hoogte van de nieuwe duiker nabij km 141.02 vloeiender te ontwerpen. Tevens krijgt de duiker een functie als 'ecopassage'. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 10 en 13.

29) Toegevoegd: de duiker ter hoogte van km 139.85 krijgt ook een functie als 'ecopassage'. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 10.

30) Toegevoegd: maatregelvlak "landschappelijke inpassing" aan de noordzijde van de A12 ten oosten van verzorgingsplaats Aalburgen (km 138.85).

Deze wijziging werkt door in:

- Plankaart: kaartblad 12
- Bijlagen: Landschapsplan

31) Toegevoegd: calamiteitentoeit aan de noordzijde van de A12 ter hoogte van 143.3 ten behoeve van de bereikbaarheid van de hulpdiensten bij calamiteiten. Hierdoor is een deel van de waterbergingsoppervlakte verminderd.

Deze wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 13
- Plankaart: kaartblad 13
- Toelichting: hoofdstuk 3 en 5
- Bijlagen: Deelrapport Externe Veiligheid en het Waterplan

32) Toegevoegd: maatregelvlak "landschappelijke inpassing" noordzijde A12 tussen km 143.4 en km 144.6 om de aanplant van populierenrij mogelijk te maken.

Deze wijziging werkt door in:

- Besluittekst: artikel 12
- Plankaart: kaartblad 14
- Toelichting: hoofdstuk 7
- Bijlagen: Landschapsplan

33) Toegevoegd: maatregelvlak "tijdelijk werkterrein" aan de noordzijde van de A12 ter hoogte van km 144.4. tot km 144.7 ten behoeve van de aanleg van kunstwerk 59 en de ophoging van de A12. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 14.

34) Toegevoegd: maatregelvlak "tijdelijk werkterrein" aan de noordzijde van de A12 ter hoogte van km 145.55 tot km 145.9 ten behoeve van de aanleg van kunstwerk 59 en de ophoging van de A12. Deze wijziging werkt door in plankaartblad 14 en 15.

Toelichting verantwoording keuze

Het is toenemend gebruikelijk om in de toelichting op het Tracébesluit na de inleiding in hoofdstuk 2 in te gaan op de nut en noodzaak en verantwoording van de keuze. Op deze ontwikkeling is ook in de Toelichting op het Tracébesluit aangesloten. Dit komt ook tegemoet aan de behoefte van de Minister om het standpunt te valideren op basis van de uitkomsten van de MER validatie en in te gaan op de adviezen van de commissie voor de milieu effectrapportage en de relatie met het SVIR. De minister komt daarmee ook tegemoet aan de wens van diverse sprekers om meer uitgebreid in te gaan op de verantwoording van de keuze.

Flexibiliteitsbepaling

In artikel 17 van de besluittekst van het Tracébesluit is een uitmeet- en flexibiliteitsbepaling opgenomen. Aan artikel 17 lid 1 zijn de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassingsmaatregelen van artikel 12 toegevoegd.

Artikel 17 lid 3 van het Ontwerp-Tracébesluit voorzagt in de mogelijkheid van een verdiepte ligging tussen kilometer 173.6 en kilometer 175.4. Deze mogelijke afwijking kan vervallen nu een verdiepte ligging op deze locatie onderdeel is van het Tracébesluit. In het Tracébesluit is in artikel 17 lid 3 een specifieke regeling opgenomen voor het viaduct (KW39) over de verdiepte ligging ter plaatse van Helhoek. Op grond hiervan kan het viaduct met een andere vorm worden gerealiseerd dan de trapeziumvorm die is voorzien op kaartblad 9 van de detailkaarten.

Een andere wijziging van de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling is dat in artikel 17 lid 4 onder a is vervallen dat het ontwerp en de maatregelen worden uitgevoerd binnen, voor zover dit het geval is, de daarvoor specifiek op de detailkaarten aangegeven maatregelvlakken. In plaats hiervan is in artikel 17 lid 4 onder b opgenomen dat de in artikel 17 lid 1 genoemde maatregelen worden uitgevoerd binnen het op de detailkaarten aangegeven "Maatregelvlak verkeersdoeleinden", met uitzondering van het 'Maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone tijdelijk werkterrein. In verband met dit nieuwe onderdeel b zijn de andere onderdelen van artikel 17 lid 4 vernummerd tot de onderdelen c, d en e.

Van maatregelvlak landschappelijke inpassing (OTB) naar maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone landschappelijke inpassing

Binnen het maatregelvlak voor landschappelijke inpassingsmaatregelen vallen ook onderdelen van de weginfrastructuur, zoals berm en taluds. In verband hiermee is de benaming van dit maatregelvlak gewijzigd in "Maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone landschappelijke inpassing". Om ook voor dergelijke onderdelen van de weginfrastructuur enige flexibiliteit te bieden, zijn de landschappelijke en stedenbouwkundige maatregelen van artikel 12 van de besluittekst van het Tracébesluit toegevoegd aan de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling in artikel 17 van de besluittekst van het Tracébesluit. De voorwaarden van artikel 17 lid 4 zijn vanzelfsprekend ook daarop van toepassing.

Verkeersveiligheidsaudit

Het wegontwerp is door een onafhankelijke en gecertificeerde derde partij beoordeeld in het kader van de verkeersveiligheidsaudit. Naar aanleiding van de audit is het ontwerp van A15 op een aantal plaatsen aangepast. Op de bevindingen van de verkeersveiligheidsaudit is door Rijkswaterstaat een reactienotitie opgesteld, waarin toegelicht wordt hoe met de bevindingen omgegaan is en welke aanpassingen aan het wegontwerp zijn doorgevoerd. De reactienota is bijgevoegd in bijlage 17 "Verkeersveiligheidsaudit.

Tevens is, vanwege de uitkomsten van de audit, aan artikel 5 van de Besluittekst de volgende passage toegevoegd (lid 2):

2. *Ter bevordering van verkeersveiligheid worden de volgende maatregelen gerealiseerd:*
 - a) *Het aanbrengen van geleidende accenten in bochten van de aansluitingen A15 Elst, A12 Duiven en A12 Zevenaar-Oost en knooppunt Oudbroeken.*
 - b) *Het aanbrengen van voorzieningen om verblinding tegen te gaan ter hoogte van de uitbuigingen van de Nieuwe Steeg / Tatelaarweg (tegen de A12) en Den Oldenhoek (tegen de A15).*

Advies Commissie m.e.r

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) heeft op 3 november 2011 een toetsingsadvies uitgebracht over de Trajectnota/MER. Bij haar advies heeft de Commissie naar voren gebrachte zienswijzen betrokken. In het Ontwerp Tracébesluit is kort ingegaan op de verwerking van de reactie van de Commissie van de TN/MER. Naar aanleiding van enkele zienswijzen is in het Tracébesluit nader toegelicht op welke wijze met het advies van de Commissie is omgegaan, zie paragraaf 2.5 van de Toelichting. Net als in het advies van de Commissie m.e.r. wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen het oordeel over het MER en aanbevelingen voor het vervolgproces.

1.3 Wijzigingen uitgangspunten en wet- en regelgeving

1.3.1 Verkeersmodellen

Hoofdwegennet: van NRM2014 naar NRM2016

Voor het Tracébesluit zijn nieuwe verkeersberekeningen uitgevoerd. In 2015 hebben het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) een nieuwe toekomstverkenning 'Welvaart en Leefomgeving' gepresenteerd (WLO2) en daarin een hoge- en een lage groeiscenario uitgewerkt voor de periode 2030-2050. De nieuwe WLO2 scenario's geven veranderingen aan voor een groot aantal thema's, zoals demografie, economie, technologie, autobezit, ruimte en energieprijzen. Deze nieuwe inzichten zijn vertaald naar specifieke modelinvoer voor het Nederlands Regionaal Model versie 2016. Met dit model worden de verkeerscijfers bepaald. Op hoofdlijn leidt het toepassen van het NRM2016 ten opzichte van het NRM2014 (OTB) tot een verlaging van de verkeersintensiteiten.

Onderliggend wegennet: van NRM2014 naar RVMK2016

Voor verkeersprognoses voor het onderliggend wegennet is, vanwege de uniformiteit in uitgangspunten en gegevens met de provinciale inpassingsplannen voor de N839 en de N810 en Hengelderweg, voor het Tracébesluit gekozen om de verkeerscijfers te baseren op de Regionaal Verkeers- en Milieukaart (RVMK) voor de regio Arnhem-Nijmegen. Hiertoe is het bestaande RVMK (2013) geactualiseerd op basis van de nieuwe NRM Oost 2016 prognoses en nieuwe lokale en regionale ruimtelijke ontwikkelingen, resulterend in het RVMK 2016. Tevens zijn, op verzoek van de betrokken bestuurlijke partijen, de intensiteiten van enkele maatgevende wegvakken van het onderliggend wegennet aan tabel 4.3.3 en 4.3.7 toegevoegd.

De wijziging van de verkeersmodellen werkt door in:

- Toelichting: Hoofdstuk 4
- Bijlagerapporten: Verkeer, geluid, stikstofdepositie & natuur, Validatie MER

De wijziging van de verkeerscijfers en de ontwerpaanpassingen als gevolg van de aanvullende bestuursovereenkomst hebben beide doorwerking op de effectonderzoeken.

Specifiek voor geluid heeft dit geleid tot wijzigingen in:

- Besluit: artikel 7 en bijlage A (hoogte van de GPP's) en bijlage B (hogere waarde)
- Plankaarten: blad 1 tot en met 15
- Toelichting: Hoofdstuk 5
- Bijlagenrapport: Deelrapport Specifiek en het Reconstructieonderzoek OWN

Specifiek voor ecologie heeft dit geleid tot wijzigingen in:

- Besluittekst: artikel 10 en 11;
- Plankaarten;
- Toelichting: hoofdstuk 6 en 7;
- Bijlagerapporten: Ecologisch deelrapport, deelrapport Passende Beoordeling en het deelrapport Landschapsplan.

Specifiek voor Landschap heeft dit geleid tot wijzigingen in:

- Besluittekst: artikel 12;

- Plankaarten; 1 tot en met 15
- Toelichting: hoofdstuk 7;
- Bijlagenrapport: Landschapsplan (inclusief Landschapsplankaarten).

1.3.2 Geluid (akoestisch onderzoek)

Naast de gewijzigde verkeersprognoses voor het toekomstjaar en de gewijzigde ontwerpen, hebben zienswijze op het Ontwerp Tracébesluit en een gewijzigd woningenbestand geleid tot een gewijzigd maatregelenpakket. Ter hoogte van de Lodderhoeksestraat, Den Oldenhoek – Schraleweidsestraat en Kerkakkers zijn geluidwerende voorzieningen getroffen.

Deze wijzigingen werken door in:

- Besluittekst: artikel 7
- Plankaarten: blad 7, 8 en 9
- Toelichting: hoofdstuk 5
- Bijlagenrapporten: Akoestisch onderzoek, Landschapsplan

Reconstructieonderzoek in relatie tot Provinciale Inpassingsplannen (Bemmel en Zevenaar)

In het reconstructieonderzoek voor het Tracébesluit A12-A15 Ressen – Oudbroeken is onderzocht welke akoestische gevolgen de wijzigingen aan het onderliggend wegennet als gevolg van het project hebben op de aanwezige geluidgevoelige bestemmingen. Enkele wegdelen die buiten de grenzen van het Tracébesluit vallen, worden (autonoom) in dezelfde tijdsperiode door de Provincie Gelderland aangepast, zie paragraaf 1.4 de Toelichting. De gevolgen van het aanpassen van deze wegen zijn onderzocht in het (ontwerp) "Provinciaal Inpassingsplan N839 Bemmel-Huissen" en in het (ontwerp) "Provinciaal Inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder (Zevenaar)". Voor deze inpassingsplannen ((O)PIP's) zijn afzonderlijke akoestische onderzoeken ingesteld. De grenzen van deze inpassingsplannen sluiten aan op de grenzen van het Tracébesluit. Uitvoering van deze (O)PIP's gelden voor het reconstructieonderzoek als autonome ontwikkeling.

1.3.3 Luchtkwaliteit

Voor het Tracébesluit is de toetsing aan (de kenmerken zoals beschreven in) het NSL geactualiseerd. Omdat het deksel (maatregel 1.11 uit de Aanvullende Bestuursovereenkomst) ter hoogte van Helhoek een overkapping is, en deze overkapping niet in de NSL-projectkenmerken is opgenomen, is in paragraaf 4.2 van deze toelichting beoordeeld of deze afwijking leidt tot een overschrijding van de grenswaarden.

1.3.4 Externe veiligheid

Vanwege nieuwe autonome ontwikkelingen op het gebied van (beperkt) kwetsbare objecten en actualisatie van de bevolkingsgegevens is het Groepsrisico en het Plaatsgebonden Risico opnieuw bepaald. Tevens is de toetsing aan het groepsrisico uitgebreider omschreven, zie paragraaf 5.3.2 van de Toelichting en tabel 5.3.2

De wijzigingen werken door in:

- Toelichting: Hoofdstuk 5
- Bijlagenrapport: Externe Veiligheid

1.3.5 Water

Naar aanleiding van het wateradvies van de waterschappen Rijn en IJssel en Rivierenland op het Ontwerp Tracébesluit en de aanpassingen als gevolg van de aanvullende bestuursovereenkomst zijn wijzigingen doorgevoerd op het thema water. In het Waterplan is een nadere toelichting gegeven op de wijzigingen.

De wijzigingen werken door in:

- Besluittekst: artikel 9 lid 5 en 7, welke als volgt zijn

Lid 5: Ter voorkoming van de toestroming van grondwater wordt de verdiept gelegen A15 tussen kilometer 173.9 en kilometer 175.4 door middel van een betonnen bak uitgevoerd. Tussen kilometer 175.4 en kilometer 177.2 wordt ter voorkoming van de toestroming van grondwater de halfverdiepte ligging van de A15 uitgevoerd met een 'water ondoordringbare' laag.

Lid 7: Binnen het "Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, zone Waterhuishouding" mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de hoogte niet meer dan 8 meter bedraagt ten opzichte van het ten tijde van de vaststelling van het Tracébesluit naast het zandlichaam gelegen maaiveld, alsmede andere bouwkundige voorzieningen, zoals duikers, die nodig zijn voor de kruising van polderwaterverbindingen met weginfrastructuur.

- Plankaarten nummer 1 tot en met 15
- Toelichting: hoofdstuk 8;
- Bijlagenrapporten: Waterplan (inclusief waterplankaarten), Landschapsplan en deelrapport Ecologie.

1.3.6 Ecologie

Wet- en regelgeving

Vanwege het inwerking treden van de Wet natuurbescherming per 1-1-2017 en het ontbreken van overgangsrecht zijn de ecologische onderzoeken gebaseerd op de nieuwe Wet natuurbescherming. Deze wet vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. De verboden en uitzonderingen van deze nieuwe wet sluiten nauw aan bij de Vogel- en Habitatrichtlijn. Het toetsingskader voor plannen, projecten en andere handelingen (art. 2.7 t/m art. 2.9) blijft gelijk, waardoor er inhoudelijk geen wijzigingen zijn in de toetsing. Beschermde natuurmonumenten, zoals de Zumpe, en bijbehorende doelen komen te vervallen.

De verbodsbepalingen uit de Wet Natuurbescherming zijn anders geformuleerd dan de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet. Voor soorten van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn kan, net als in de huidige situatie, alleen vrijstelling worden verleend op basis van de in deze richtlijnen genoemde belangen (bijvoorbeeld openbare veiligheid of ter bescherming van flora en fauna). In de wet zelf zijn in de bijlagen 160 soorten opgenomen. Voor een groot deel van deze soorten geldt momenteel (onder de Flora- en faunawet) een vrijstelling in het kader van onder meer ruimtelijke ontwikkeling of een vrijstelling voor ruimtelijke ontwikkeling op basis van een door de minister van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode. Onder de Wet Natuurbescherming zal voor deze soorten een ontheffingsplicht gaan gelden.

De grootste wijziging in de verbodsbepaling bij inwerkingtreding van de Wet Natuurbescherming, die bij het TB van de ViA15 relevant is, treden op bij de verstoring van beschermde soorten. Opzettelijk verstoring is alleen verboden bij Habitatrichtlijnsoorten (zoals vleermuizen en de kamsalamander). Bij vogels is het alleen verboden als het van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding. Bij nationaal beschermde soorten is opzettelijke verstoring niet verboden. Het niet-opzettelijk verstoren (artikel 11 Ffwet) is in de nieuwe wet niet meer verboden. Daarmee resulteert de Wet Natuurbescherming in een versoepeling van het bestaande beschermingsregime.

Bij inwerkingtreding van de Wet Natuurbescherming op 1 januari 2017 wordt de Boswet opgenomen in hoofdstuk 4 van de nieuwe wet. De instrumenten meldingsplicht en herplantplicht blijven bestaan om de bosopstand in Nederland te beschermen.

Op 5 oktober 2016 zijn door het Ministerie van EZ het ontwerpwijzigingsbesluit Natura 2000-gebied Rijntakken en het wijzigingsbesluit Veluwe gepubliceerd. Met het ontwerpwijzigingsbesluit Rijntakken wordt de begrenzing van het Natura 2000-gebied Rijntakken op de relevante kaartbladen, de instandhoudingsdoelstellingen voor ganzen en de smient, en de motivering in de nota van toelichting (deels) gewijzigd als gevolg van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (201404167/1/R2, datum uitspraak 10 februari 2016). De instandhoudingsdoelstellingen van de toendrarietgans (A039), kolgans (A041), grauwe gans (A043), brandgans (A045), en de smient (A050) zijn gewijzigd. Met dit ontwerpwijzigingsbesluit worden foerageerdoelstellingen toegevoegd en worden de toelichtingen bij de instandhoudingsdoelstellingen aangepast. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om voor de kolgans en grauwe gans de populatieaantallen te corrigeren in de rust- en slaappleatsdoelstellingen. In samenhang met de wijziging van de doelstelling voor ganzen en de smient is de doelcomponent 'verspreiding' van de slaap- en rustfunctie uit de doelstelling verwijderd.

Met het wijzigingsbesluit Veluwe wordt de begrenzing van het Natura 2000-gebied Veluwe gewijzigd als gevolg van de tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ten slotte wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om verduidelijkingen aan te brengen in de instandhoudingsdoelstellingen voor draaihals en duinpieper, en een correctie door te voeren in de beschrijving van het voorkomen van het habitatype Blauwgraslanden in het gebied.

Op 14 februari 2017 is het Ontwerpbeheerplan Rijntakken voorgelegd aan GS. Bij het ontwerpbeheerplan is een nieuwe habitattypenkaart gevoegd.

Overig

Naar aanleiding van nieuwe informatie over het voorkomen van soorten (gegevens SOVON, actualisatie door Bureau Waardenburg) zijn wijzigingen doorgevoerd voor het thema ecologie, waaronder wijzigingen en de te treffen mitigerende en compenserende maatregelen voor soorten als de steenmarter, meervleermuis, smient en rugstreeppad.

De wijzigingen werken door in:

- Besluittekst: aanhef, artikel 10 en 11
- Toelichting: hoofdstuk 6;
- Bijlagenrapporten: Deelrapport Ecologie en Passende Beoordeling.

1.3.7 Landschapsplan en cultuurhistorie

Tussen het Ontwerp Tracébesluit en het Tracébesluit heeft Rijkswaterstaat in het kader van de Aanvullende Bestuursovereenkomst van 5 november uitvoerig overleg gehad met de betrokken regionale partijen. Naast de uitwerking van de Aanvullende Bestuursovereenkomst (zie paragraaf 1.1 tot en met 1.14), heeft het overleg geleid tot een verdere optimalisatie van de landschappelijke inpassing. Op diverse landschapsplankaarten zijn de "omgevingsmaatregelen" (maatregelen die buiten het Tracébesluit om worden voorgesteld) geconcretiseerd. Het landschapsplan zelf is hierop geactualiseerd, evenals de beschrijving van hoofdstuk 2 "visie op de inpassing".

In de Toelichting zijn ten opzichte van het Ontwerp Tracébesluit de kernkwaliteiten van de Romeinse Limes opgenomen en is aangegeven wat het effect van het project is op deze kernkwaliteiten, zie paragraaf 7.2 van de Toelichting.

1.4 Validatie MER

Voor het project ViA15 is in 2011 de Trajectnota/MER uitgebracht en heeft de minister in 2012 gekozen voor het Doortrekkingsalternatief Noord. In de daarop volgende periode is het Doortrekkingsalternatief Noord in overleg met de betrokken regionale overheden en mede met behulp van inspraak en participatie uitgewerkt, eerst tot het Ontwerptractébesluit dat eind november 2015 ter inzage is gelegd en vervolgens tot het nu voorliggende Tracébesluit.

Ontwikkelingen hebben niet stil gestaan in de tijd die sinds het uitbrengen van de Trajectnota/MER is verstreken. De verdere uitwerking van het Doortrekkingsalternatief Noord in het Ontwerptractébesluit en vervolgens in het Tracébesluit kan invloed hebben op de milieueffecten als in beeld gebracht in de TN/MER. Daarnaast kunnen autonome ontwikkelingen in bijvoorbeeld beleid en wetgeving van invloed zijn op de uitvoering van het project ViA15.

In bijlage 15 "Validatie MER" is onderzocht of de informatie uit de Trajectnota/MER in het licht van de hiervoor genoemde ontwikkelingen nog steeds valide is en ten grondslag kan worden gelegd aan het Tracébesluit.

Juridisch kader

De bepalingen in de Wet milieubeheer over de milieueffectrapportage zijn op 1 juli 2010 gewijzigd. Uit het overgangsrecht van deze wetwijziging volgt dat op de Trajectnota/MER voor het project ViA15 de bepalingen van voor deze wetwijziging van toepassing blijven.

Artikel 7.27 lid 2 Wet milieubeheer (oud) bepaalde dat het bevoegd gezag een besluit niet neemt indien de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen, redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd in verband met aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden waarvan bij het maken van het milieueffectrapport is uitgegaan. Of een MER nog voldoende actueel is, moet per geval worden bekeken. Bij de beantwoording van de vraag of sprake is van een aanmerkelijke wijziging van omstandigheden kan aansluiting worden gezocht bij uitspraken hierover van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.5 Te amoveren objecten

Voor de realisatie van het tracé moeten meerdere woningen en opstallen geamoveerd worden, zie ook artikel 6 van het Besluit. De uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit tot het Tracébesluit heeft geleid tot een optimalisering van het ontwerp en de planologische grens bij de overgang van het deksel bij Helhoek naar de verdiepte ligging (ter hoogte van Helhoek nr 13 en 15). Deze optimalisering leidt tot een betere technische uitvoerbaarheid voor de aannemer, zowel in het ontwerp als tijdens de realisatie. Daarbij maakt het een betere esthetische vormgeving en landschappelijke inpassing mogelijk. Dit heeft als gevolg dat perceel Helhoek 15 wordt aangekocht.

Een deel van de te amoveren woningen wordt/is door middel van minnelijke verwerving reeds aangekocht door Rijkswaterstaat, zo ook de woning aan de Kollenburgerweg nummer 14. Vanwege veiligheidsoverwegingen is deze woning al geamoveerd (en daarom niet meer opgenomen in artikel 6).

Kamerstraat ongenummerd (schuur) ter hoogte van km 175.195 is komen te vervallen als te amoveren object. De inpassing van de A15 op deze locatie is aangepast naar aanleiding van de realisatie van een deksel over de verdiepte ligging van de A15 (naar aanleiding van de aanvullende bestuursovereenkomst 2015). De inpassing van het deksel en de aansluitende percelen is via een afzonderlijk proces met omwonenden en eigenaren uitgewerkt en heeft geleid tot het kunnen handhaven van dit opstal.

Vanwege de inpassing van het deksel moet de opstal ter hoogte van km 175.235 verwijderd worden, vanwege de verlegging van de erftoegangsweg.