

Aantekenen

Raad van State
Afdeling bestuursrecht
Postbus 20019
2500 EA DEN HAAG

Groningen, 3 april 2019

**Tevens per fax:
070 – 365 1380
(zonder bijlagen)**

Inzake : Dorpsbelangen Loo/Tracébesluit
Onze ref. : 20161027-14/wrv/mk/19-01209218
Uw ref. : **201702813/1/R3**

mr. W.R. van der Velde
Advocaat
Tel. direct : (050) 521 43 65
Fax direct : (050) 525 54 35
E-mail : vandervelde@plasbossinade.nl

AANVULLEND BEROEPSCHRIFT

Hoogedelgestrengte Raad,

De Minister heeft op 18 februari het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (2019) vastgesteld. Dit betreft een wijziging van het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (2017). Op grond van art. 6:19 lid 1 Awb heeft het door mij namens cliënten ingestelde beroep in zaaknummer 201702813/1/R6 van rechtswege mede betrekking op dit wijzigingsbesluit.

Namens de partijen voor wie ik op 28 april 2017 beroep instelde tegen het Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA 15) reageer ik hierdoor op het wijzigingsbesluit Tracébesluit A12/A15 Ressen-Oudbroeken (2019), hierna, **het wijzigingsbesluit (2019)**. De reactie op de passende beoordeling is verzorgd door mr P. Mendelts, juridisch adviseur op het gebied van natuurbeschermingsrecht.

Veel verschillende verkeersgegevens

1. Ook ten aanzien van het wijzigingsbesluit geldt dat voor de onderbouwing daarvan wordt uitgegaan van veel verschillende verkeersgegevens. Appellanten hebben de verschillende gehanteerde gegevens (voor het Mer, het Tracébesluit 2017, het Tracébesluit wijzigingsbesluit, geluid, lucht en stikstof op een rijtje en in een tabel gezet). Daaruit blijkt dat steeds wordt gerekend met verschillende verkeersintensiteiten. Voor appellanten is niet

te controleren welke cijfers juist zijn. De besluitvorming wordt daardoor ondoorzichtig en oncontroleerbaar en het is niet inzichtelijk op basis van welke verkeersintensiteiten welke afwegingen zijn gemaakt.

2. Het valt appellanten op dat in de (politieke) besluitvormingfase, voorafgaand aan de tracékeuze (ter hoogte van het Pannerdensch Kanaal) is gerekend met verkeerscijfers die ongeveer twee maal zo hoog zijn, als de cijfers die nadien zijn gehanteerd voor geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Zo is bijvoorbeeld in het TN/Mer gerekend met 86.000 MVT per etmaal over de brug, terwijl dat er in het wijzigingsbesluit 39.000 zijn. Een zinnige verklaring daarvoor ontbreekt.
3. Zie voor een overzicht van de vele verschillende verkeerscijfers die de minister ter onderbouwing van de besluiten hanteert **bijlage 1**.
4. Het lijkt erop dat de Minister waar het hem uitkomt uitgaat van substantieel hogere (dubbele) verkeersintensiteiten (bijvoorbeeld bij het in beeld brengen van voordelen), maar als het gaat om de nadelige gevolgen van het wijzigingsbesluit (2019) rekent met veel lagere verkeersintensiteiten.
5. Door uit te gaan van (te) hoge verkeersintensiteiten zijn de effecten op de intensiteiten bij de regio combi-alternatieven beperkter dan bij Doortrekking en Bundeling. Verder geven hoge (verdubbelde) verkeersintensiteiten een verkeerd en onjuist beeld van positieve effecten zoals bekorting van files, verbeteren doorstroming binnen en buiten de spits en verminderen van de reistijd en betrouwbaarheid. Die effecten zijn natuurlijk (veel) groter wanneer men uitgaat van (veel) grotere verkeersintensiteiten.
6. De Minister heeft kennelijk ten behoeve van de tracékeuze de verkeersintensiteiten "opgepompt" om de positieve effecten van de alternatieven Doortrekking en Bundeling uit te vergroten. Nadat in het Tracébesluit (2017) op basis van die (te) hoge verkeersintensiteiten het doortrekkingsalternatief is uitgewerkt als voorkeursalternatief, zijn de verkeersintensiteiten ongeveer gehalveerd, kennelijk met het oogmerk de negatieve gevolgen (geluid, luchtkwaliteit, stikstof) te bagatelliseren.

Timing wijzigingsbesluit

7. De timing van het besluit door de minister is op zijn minst verdacht. De minister geeft als reden voor het nieuwe besluit en voor het buiten toepassing laten van de PAS-systematiek, dat zij het te lang vindt duren om de nadere besluitvorming van uw Afdeling over de PAS af te wachten. Dit terwijl de procedure al behoorlijk lang is aangehouden geweest, en er nu inmiddels duidelijkheid is van het Europees Hof van Justitie over de houdbaarheid van het PAS, de zittingen in de zogenaamde pilot-zaken inmiddels zijn geweest en het alleen nog maar wachten is op de uitspraken in de pilotzaken die halverwege mei worden verwacht. Het is onduidelijk waarom de minister juist nu, terwijl er schot in de zaak lijkt te zitten, plotsklaps de stikstofbeoordeling over een geheel andere boeg meent te moeten gooien. Een deugdelijke verklaring hiervoor van de kant van de minister ontbreekt.

Alternatieve onderbouwing stikstof?

8. Het is niet mogelijk om buiten het PAS om middels een zelfstandige beoordeling het effect van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te beoordelen en te vergunnen. De Programmatische Aanpak Stikstof (de PAS) en het Programma Aanpak Stikstof (het PAS) zijn bedoeld als het exclusieve toetsingskader voor wat betreft stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De PAS en de bijbehorende rekentool AERIUS zijn bedoeld om de gehele 'stikstofdeken' over Nederland bij te houden om zo te zien waar er nog ontwikkelingsruimte is, en waar niet. Indien allerlei stikstofbelastende activiteiten buiten de PAS en buiten AERIUS om worden vergund, dan betekent dit gewoonweg het definitieve einde van het PAS. Op deze wijze worden hexagonen van voor stikstof gevoelige habitattypen hoger belast zonder dat dat in AERIUS wordt geregistreerd en zonder dat daarvoor ontwikkelingsruimte voor wordt vrijgegeven. Hierdoor klopt de stikstofboekhouding van AERIUS niet meer, en dit betekent dan ook dat andere projecten waarvoor wel onder het PAS ontwikkelingsruimte wordt toebedeeld niet meer door de passende beoordeling van het PAS worden gedekt, omdat door projecten als deze (ViA15) op bepaalde hexagonen een hogere stikstofbelasting wordt toegestaan zonder dat deze is afgeboekt. Het stelsel van het PAS is daarmee onhoudbaar geworden nu de in AERIUS Monitor opgenomen stikstofboekhouding definitief ondeugdelijk is geworden. Met andere woorden, het PAS functioneert alleen als het exclusieve beoordelingskader is voor stikstofdeposities en besluiten als het onderhavige ondermijnen het PAS en het wettelijk stelsel voor de stikstofbeoordeling, zodat een stikstofbeoordeling buiten de systematiek van de PAS om als in strijd met de wet geoordeeld moet worden.
9. Art. 2.1 van de Regeling natuurbescherming (Rnb) schrijft het gebruik van rekenmodule AERIUS dan ook dwingend voor. De bedoeling ervan is uiteraard niet dat slechts voor de berekening gebruik wordt gemaakt van AERIUS, maar ook dat de ontwikkelingsruimte met dit model wordt bepaald en vastgelegd. Ik kan niet anders dan concluderen dat dit stelsel geen ruimte voor een andere wijze van beoordeling van de stikstofdepositie, zoals de minister hier wel heeft gedaan. De conclusie kan niet anders zijn dan dat het besluit enkel en alleen op dit punt al moet worden vernietigd.
10. Daar komt nog bij dat het onnodig is om salderingen buiten de PAS-systematiek om uit te voeren, omdat het wettelijk stelsel in dezen voorziet in een salderingsmogelijkheid, die zeker ook voor infrastructuur gebruikt kan worden. Saldering is gezien art. 5.5 lid 3 Wnb alleen verboden voor inrichtingen en niet voor infrastructuur en andere projecten en andere handelingen die niet in een inrichting plaatshebben. Het is derhalve ook geheel niet nodig om buiten de PAS-systematiek om een beoordeling uit te voeren met betrekking tot het aspect stikstofdepositie. Het PAS leent zich daar uitstekend voor.
11. Zelfs indien toch een alternatieve toetsing voor stikstof buiten het PAS om zou worden geaccepteerd, dan zou er geen toetsing van de nieuwe situatie ten opzichte van de huidige, bestaande situatie moeten plaatsvinden, maar ten opzichte van de referentiedata die voor de diverse gebieden gelden. Dit zijn de data waarop de verplichtingen uit de Vogelrichtlijn en/of de Habitatrichtlijn op het betreffende gebied van toepassing werden. Deze manier van toetsen werd ook uitgevoerd vóór 1 juli 2015, dus voordat het PAS van kracht werd.

Gebruikte verkeersmodel is niet inzichtelijk

12. Onduidelijk is hoe het gebruikte verkeersmodel NRM2017 zich verhoudt tot de rekenmodule AERIUS. Het verkeersmodel had om die reden niet gebruikt mogen worden. Daar komt nog bij dat en merkwaardige verschillen zitten in de uitkomsten van NRM2017 (gebruikt voor het huidige tracébesluit) en NRM2016 (gebruikt bij het tracébesluit van 2017).
13. Op blz. 10 van de passende beoordeling wordt voor informatie over de gehanteerde uitgangspunten en rekenmethodiek verwezen naar een "notitie uitgangspunten stikstofdepositieberekeningen (RHDHV, 2018). Die notitie bevindt zich niet bij de stukken. Mogelijk staat daarin informatie over de verkeersintensiteiten op basis waarvan de stikstofdepositie is berekend? Zo niet, dan is onduidelijk en niet controleerbaar op basis van welke etmaalintensiteiten op welke wegvakken de stikstofdepositieberekeningen zijn gebaseerd.
14. In de passende beoordeling en de "Afbakening studiegebied stikstofdepositie" is gerekend met bepaalde verkeersintensiteiten. Dit is opgenomen in bijlage 4 bij de passende beoordeling. Het valt op dat eenvoudigweg wordt gesteld dat verkeersintensiteiten her en der zullen afnemen en op andere plaatsen zullen toenemen. Op geen enkele manier is duidelijk of inzichtelijk gemaakt hoe deze cijfers tot stand zijn gekomen en hoe de berekeningen zijn gemaakt. Het is op geen enkele wijze te controleren. Omdat bekend is dat ieder computermodel een bias bezit, en dat door het zogenaamde "draaien aan de knoppen" (spelen met de parameters) de gewenste uitkomsten kunnen worden verkregen, is dat uiterst onwenselijk. De berekening van de verkeersintensiteiten over de diverse wegdelen moet worden verduidelijkt. Op basis van de informatie die er nu ligt, kunnen we niet anders zeggen dan dat ze niet lijken te kloppen en geen onderbouwing voor de stikstofberekening kunnen bieden. De afname van het aantal voertuigen op de A50 en de A12 als gevolg van de voorgestelde snelheidsverlaging (als "mitigerende maatregel"), is daarom onvoldoende onderbouwd en niet aannemelijk.
15. Daarnaast is het maar zeer de vraag of een verlaging van de maximumsnelheid van 130 naar 100 km/uur wel enig effect heeft in een situatie waar door de drukte op grote delen van de dag de 100 km/uur al nauwelijks gehaald kan worden. Het is dan ook niet aannemelijk dat het verkeer zich door de verlaging van de maximumsnelheid laat wegleiden van deze wegdelen, waar automobilisten nu sowieso al rekening houden met lagere snelheden. Daarnaast is de "winst" door een lagere stikstofdepositie daardoor ook veel minder groot. De auto's rijden daar grote delen van de dag immers al beduidend langzamer dan 130 km/uur.

Nrs 16 en 17 wel op de juiste plaats?

16. Verder zijn er duidelijk aanwijsbare gebreken in de uitgevoerde passende beoordelingen. Terecht wordt op p. 8 van de passende beoordeling van 22 januari 2019 gesteld dat significant negatieve effecten niet zijn uit te sluiten, zeker gezien het feit dat de kritische depositiewaarden (KDW) van habitattypen en leefgebieden van soorten al worden overschreden.
17. Gezien het Moorburch-arrest moet niet de bestaande (huidige) situatie als uitgangspunt moeten worden genomen, maar moeten eerdere ingrepen niet worden meegenomen in de referentiesituatie maar als projecten die in de cumulatie moeten worden meegenomen. Dit

geldt in ieder geval voor na 1992 aangelegde, zelfs vóór 1992 aangelegde snelwegdelen, verdubbelingen en andere maatregelen; en mogelijk zelfs de verhoogde verkeersintensiteiten over de afgelopen decennia)

Te beperkte scope in afstand

18. Ten onrechte zijn alleen wegen binnen 3 km afstand resp. 5 km afstand van de Natura 2000-gebieden in de beoordeling meegenomen en ook alleen als de verkeerstoename groter is dan 500 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting (zie p. 183 van de passende beoordeling). Dit, terwijl geenszins is uitgesloten en zeker niet onderbouwd dat stikstofeffecten over grotere afstanden dan dat plaatsvinden en in ieder geval denkbaar zijn. De scope van het stikstofonderzoek is daarom te beperkt geweest. Immers, ieder mogelijk significant effect dient in de passende beoordeling onderzocht te worden.

Onvoldoende Natura 2000-gebieden onderzocht

19. Uit de tekst op p. 10 van de passende beoordeling en uit de bijlage 1b blijkt, dat het aantal onderzochte Natura 2000-gebieden beperkt is geweest. Nu uit jurisprudentie van uw Afdeling blijkt dat ook toenames van 0,01 mol/ha/jaar als significant effect moeten worden geoordeeld, en dat gezien de hoge toenames op de wel onderzochte gebieden, had een veel bredere scope van Natura 2000-gebieden worden onderzocht. Hier wreekt zich tevens dat niet middels AERIUS en de PAS-systematiek een onderzoek is gedaan, want AERIUS neemt wel alle Natura 2000-gebieden automatisch mee waarin zich voor stikstof gevoelige habitattypen bevinden, zij het dat AERIUS dan weer ten onrechte alle effecten beneden de 0,05 mol/ha/jaar weglaat. Binnen de PAS-systematiek wordt daarvoor wel de verklaring opgevoerd dat deze deposities onder de grenswaarde van 0,05 mol/ha/jaar zijn meegenomen in de passende beoordeling van het PAS (waarvan ik overigens ernstige twijfels heb of dit deugdelijk is gebeurd), maar nu van de PAS-systematiek en de bijbehorende passende beoordeling geen gebruik is gemaakt, hadden op zijn minst alle deposities op alle Natura 2000-gebieden vanaf 0,01 mol/ha/jaar in kaart gebracht moeten worden en meegenomen moeten worden in deze passende beoordeling. Dit is ten onrechte niet gebeurd.

Enorme toename van stikstofdepositie, ook op prioritaire habitats

20. Uit de passende beoordeling blijkt dat de bijdrage van het project op H6510A glanshaverhooilanden in Natura 2000-gebied Rijntakken met meer dan 18 (!) mol/ha/jaar schrikbarend hoog is. Ook op H6120 Stroomdalgraslanden vindt een zeer hoge toename plaats. Daarbij komt dat H6120 een prioritair habitatype betreft, waarvoor gezien art. 2.8 lid 5 Wnb (en gezien het achterliggende art.6 lid 4 Habitatrictlijn) dat slecht een paar redenen van groot openbaar belang als dwingende reden opgevoerd mogen worden binnen de zogenaamde ADC-toets. Alleen de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten vormen een rechtvaardiging binnen de ADC-toets voor een prioritair habitatype. Dit betekent dat het merendeel van de redenen aangevoerd in de motivering van het besluit (par. 4.2.1 verkeerproblematiek, 4.2.2 betere bereikbaarheid, 4.2.3 robuustheid en toekomstvastheid en 4.2.5 dwingende reden van sociale en economische aard) niet kwalificeren, en dat voor het gebruiken van deze redenen

de expliciete instemming van de Europese Commissie moet zijn verkregen. Nergens uit het besluit blijkt echter ook maar van enige communicatie met de Europese Commissie, en zeker ook niet op dit punt. Dit betekent dat de ADC-toets hier ten onrechte, dan wel op onjuiste wijze, is toegepast.

21. Overigens is het duidelijk dat ook op andere soorten en habitattypen waarvoor de gebieden zijn aangewezen, significante effecten aanwezig zullen zijn en niet zijn uit te sluiten. Dit geldt bijvoorbeeld voor Meren met krabbenscheer en fonteinkruid (H3150) en de vogelrichtlijnsoorten Kwartelkoning (A122), Watersnip (A153), IJsvogel (A229) en Oeverzwaluw (A249). Ook hiervoor moet gecompenseerd worden.
22. Indien het traject alleen moet worden aangelegd om de openbare veiligheid te bevorderen doordat daarmee bij een hoogwatercalamiteit in het rivierengebied een evacuatie kan worden uitgevoerd (zie par. 4.2.4), dan is dat mogelijk een reden om de weg aan te leggen maar zeer zeker een onvoldoende reden om deze open te stellen. Niet zozeer de aanleg van het tracé maar vooral het openstellen en het gebruikmaken ervan zorgt immers voor stikstofdepositie en voor een groot negatief effect op de Natura 2000-gebieden. Deze reden kan daarom niet worden aangevoerd om het tracé open te stellen voor wegverkeer, maar hooguit om een noodvoorziening aan te leggen die alleen bij calamiteiten gebruikt mag worden.

Alternatieventoets

23. De alternatieventoets heeft zich beperkt tot een zestal varianten, waarbij de belangrijke tunnelvariant ontbreekt. Er zijn alleen verschillende tracés (locaties) onderzocht, maar geen andere inrichtingen zoals tunnels in plaats van bovengrondse tracés.
24. In par. 6.3.2 blijkt dat wel een tunnelvariant is onderzocht, namelijk een (korte) tunnel onder het Pannerdensch Kanaal). Deze blijkt geen effectieve mitigerende maatregel te zijn, hetgeen niet behoeft te verbazen. Ten onrechte is niet onderzocht of en hoeverre een verdergaande ondertunneling soelaas zou bieden. Het is natuurlijk merkwaardig alleen een tunnelvariant te onderzoeken waar de tunnelmonden net vlakbij stikstofgevoelige habitattypen boven komen zodat deze vanuit stikstofdepositie gezien slecht uit de vergelijking komt. Uiteraard had in plaats daarvan op zijn minst een lange tunnelvariant onderzocht moeten worden, naast andere varianten.
25. In het kader van de alternatieventoets ex artikel 2.8 Wmb grijpt de Minister terug naar de afweging van verschillende alternatieven in de TN/Mer en de Mer-validatie (2017). In die documenten wordt (zie hiervoor) uitgegaan van veel grotere (bijna dubbele) verkeersintensiteiten (86.000 MVT per etmaal over de brug) dan in het Tracébesluit (32.000) en het wijzigingsbesluit (29.000). Appellanten menen dat voor wat betreft de alternatieventoets ex artikel 2.8 Wmb moet worden gerekend met de verkeersintensiteiten zoals die in het wijzigingsbesluit (2019) zijn voorzien, en niet met theoretische verkeersaantallen.

Cumulatie

26. Bij cumulatie is een te beperkte scope aangehouden in par. 5.2.4 van de passende beoordeling is voor Natura 2000-gebied Rijntakken aangegeven dat effectbeoordeling in cumulatie met andere plannen en/of projecten niet van toepassing zou zijn. Nu voor Rijntakken aangegeven is dat er habitattypen zijn waarvoor de verhoging van stikstofdepositie niet kan worden voorkomen en waarvoor zelfs de ADC-toets is toegepast, is dit een onbegrijpelijk oordeel.
27. Daarbij geldt dat de door de Minister gehanteerde benadering van de cumulatieve effecten sowieso al te beperkt is. In mijn beroepschrift heb ik daarbij reeds gewezen op het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 26 april 2017 in de zaak Commissie vs. Duitsland (C-142/16, ECLI:EU:C:2017:301). Zoals in mijn beroepschrift aangegeven betekent dit arrest, dat veel meer plannen en projecten, inclusief plannen en projecten die zijn gerealiseerd zelfs voordat de Habitatrichtlijn in 1992 in werking trad, in de passende beoordeling moeten worden meegenomen dan dat is gebeurd. De aanleg van enkele bruggen in het gebied en van andere infrastructuur moet in de cumulatieve afweging worden meegenomen. Dit geldt eigenlijk voor de gehele verkeerstoename; gezien het arrest-Moorburg (genoemd arrest HvJEU 26 april 2017), waaruit blijkt dat ook plannen en projecten die dateren van voor 1992 (het jaar waarin de Habitatrichtlijn van kracht werd) moeten worden meegenomen in de cumulatietoets, zouden daarbij alle verkeersmaatregelen van de afgelopen decennia meegenomen moeten worden, zelfs die van voor de Habitatrichtlijn dateren. Dat betekent dat veel ontwikkelingen die nu door de minister en in de passende beoordeling in de nul-situatie (referentiesituatie) zijn verdisconteerd, daar uit gehaald moeten worden en als cumulatief effect moeten worden meegenomen in de beoordeling. Dit geldt bijvoorbeeld voor allerlei verdubbelingen van de A15, A12, A50 en bijvoorbeeld de A73 en andere wegen in de omgeving, alsmede de algemene toename van het wegverkeer over de decennia.
28. In ieder geval is de cumulatietoets veel te beperkt geweest.

Mitigatie?

29. Gezien art. 7 lid 1 van het wijzigingsbesluit wordt er ter beperking van de stikstofdepositie een mitigerende maatregel genomen, inhoudende dat op een deel van de A50 de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 100 km/uur. De snelheid elders verlagen is niet mitigeren, maar compenseren. Dit volgt uit de arresten Briels en Orleans van het Europese Hof. Door de verlaging van de stikstofdepositie van elders worden de effecten van ViA15 duidelijk niet minder groot gemaakt (er komt evenveel stikstof van het nieuwe tracé), maar wordt deze op een andere locatie gecompenseerd. Ten onrechte wordt een maatregel, waarmee niet de extra uitstoot en de extra depositie als gevolg van het project, hier als mitigerende maatregel opgevoerd waar het duidelijk een compenserende maatregel betreft. Daarom zouden de snelheidsverlagingen tevens opgenomen moeten worden in het compensatieplan.

Onvoldoende borging mitigatie

30. Los daarvan moet gevreesd worden dat de maatregel over enkele jaren weer wordt ingetrokken, en dat de verlaging van de snelheid dus weer van tafel zal gaan. De

duurzaamheid van de maatregel is onvoldoende geborgd, nu de compensatie door een enkele snelheidsmaatregel zal plaatsvinden zonder bijbehorende fysieke ingreep. Om de 100 km/uur-maatregel te borgen dient de A50 op het betreffende traject te worden omgebouwd tot autoweg, zodat de maatregel door een volgende regering niet eenvoudigweg teruggedraaid kan worden maar dat ook hiervoor weer een fysieke ingreep nodig zal zijn. In het huidige plan wordt niet eens voorzien in een permanente trajectcontrole, wat toch wel een minimum-maatregel zou moeten zijn, laat staan in de benodigde fysieke aanpassing van de weg tot een autoweg die slechts geschikt is voor een maximumsnelheid van 100 km/uur.

Compensatieplan

31. Zoals hierboven reeds gesteld heeft het compensatieplan een te beperkte strekking, waar zij slechts de compensatie regelt voor twee habitattypen en niet voor de overige voor stikstof gevoelige habitattypen en soorten waarvoor de Natura 2000-gebieden zijn aangewezen. Significante negatieve gevolgen binnen het Natura 2000 gebied Rijntakken kunnen worden voorkomen door de aanleg van nieuwe natuur (700 m² voor glanshaver- en vossenstaarthooilanden) en 200 m² (voor Stroomdalgraslanden). Dat gebeurt in de gemeente Brummen en is volgens de minister 'compensatie'. Voor bijvoorbeeld Meren met krabbenscheer en fonteinkruid (H3150) en andere habitattypen en voor de vogelrichtlijnsoorten Kwartelkoning (A122), Watersnip (A153), IJsvogel (A229) en Oeverzwaluw (A249) en andere wordt ten onrechte niet voorzien in compensatie.
32. Ten onrechte regelt het besluit niet expliciet dat de compensatie eerst moet zijn aangelegd en aangeslagen voordat met het plan kan worden begonnen. In het compensatieplan staat dat pas na 5 à 10 jaar pioniervegetatie glanshaver- en vossenstaarthooilanden aanwezig zal zijn dat kwalificeert als habitattypen (p. 17, onder 'Ontwikkeltijd'). Voor stroomdalgraslanden duurt dat ook 5 à 10 jaar (p. 16, onder 'Ontwikkeltijd'). Dit betekent dat er gedurende een groot aantal jaren nog niet kan worden begonnen met de aanlegwerkzaamheden van het ViA15-tracé omdat gewacht moet worden totdat de compensatie is aangeslagen. Ten onrechte is in het besluit hiervoor geen wachttijd vastgesteld.
33. Ook is onvoldoende de duurzaamheid van de compenserende maatregelen geborgd. De minister stelt op p. 18 dat de provincie Gelderland (de eigenaar van de compensatielocatie) in een brief zal garanderen dat Rijkswaterstaat toestemming krijgt voor de inrichting, beheer en monitoring van de compensatie. Deze instemming is ten onrechte niet verkregen voordat het besluit (gewijzigde tracébesluit) is genomen, zodat de compensatie niet voorafgaand is verzekerd. Ten onrechte is deze brief niet mee ter inzage gelegd, zodat niet controleerbaar is of en in hoeverre, de compensatie voldoende geregeld zal zijn.
34. Los daarvan ontbreekt de garantie van de provincie dat de locatie blijvend de gewenste habitattypen zal behouden.

Conclusie

35. Om redenen als vermeld in het beroepschrift en in dit aanvullend beroepschrift kunnen zowel het tracébesluit als het wijzigingsbesluit niet in stand blijven. Appellanten verzoeken u beide besluiten te vernietigen en de minister te veroordelen in de kosten van deze procedure.

Hoogachtend,

W.R. van der Velde