



Uitspraken

ZAAKNUMMER	201004771/1/M2	
DATUM VAN UITSpraak	woensdag 17 november 2010	
TEGEN	de minister van Verkeer en Waterstaat, thans de minister van Infrastructuur en Milieu	
PROCEDURESOORT	Eerste aanleg - meervoudig	 __
RECHTSGEBIED	Kamer 2 - Milieu - Tracéwet	 __

201004771/1/M2.

Datum uitspraak: 17 november 2010

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te [woonplaats],
2. [appellanten sub 2], beide gevestigd te [plaats],
3. de stichting Stichting het dr. H. Popta-Gasthuis (hierna: Stichting Popta-Gasthuis), gevestigd te Marssum, gemeente Menaldumadeel,
4. [appellant sub 4 A], wonend te [wonplaats], [appellant sub 4 B], wonend te [woonplaats] en [appellant sub 4 C] wonend te [woonplaats], (hierna: [appellant sub 4 A] en anderen),
5. [appellant sub 5], wonend te [woonplaats],
6. [appellant sub 6], wonend te [woonplaats],
7. de Stichting Stifting Behald Iepen Middelseegebiet, gevestigd te Bears, gemeente Littenseradiel, en [appellant sub 7 A], wonend te [woonplaats] (hierna: Stichting BIM en [appellant sub 7 A]),
8. [appellant sub 8], wonend te [woonplaats],
9. de vereniging Vereniging Milieudefensie (hierna: Milieudefensie), gevestigd te Amsterdam,
10. [appellanten sub 10] (hierna: tezamen en in enkelvoud [appellant sub 10]), wonend te [woonplaats],

en

de minister van Verkeer en Waterstaat, thans de minister van Infrastructuur en Milieu, verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 26 februari 2010 heeft de minister krachtens artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, het tracébesluit Rijksweg 31 Leeuwarden (hierna: tracébesluit) vastgesteld. Dit besluit is op 7 april 2010 ter inzage gelegd.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 17 mei 2010, [appellanten sub 2] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 17 mei 2010, Stichting Popta-Gasthuis bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 17 mei 2010, [appellant sub 4 A] en anderen bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 17 mei 2010, [appellant sub 5] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 18 mei 2010, [appellant sub 6] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 18 mei 2010, Stichting BIM en [appellant sub 7 A] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 18 mei 2010, [appellant sub 8] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 19 mei 2010, Milieudefensie bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 20 mei 2010, en [appellant sub 10] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 20 mei 2010, beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant sub 5], Milieudefensie, [appellant sub 8] en de minister hebben nadere stukken

ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht. [appellanten sub 2], [appellant sub 5], Stichting BIM en [appellant sub 7 A], [appellant sub 8], Milieudefensie en de minister hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 18 oktober 2010, waar [appellanten sub 2], vertegenwoordigd door C.B. Mijnders, Stichting Popta-Gasthuis, vertegenwoordigd door mr. E. Oostra, [appellant sub 4 A] en anderen, vertegenwoordigd door mr. E. Oostra, [appellant sub 5], in persoon, [appellant sub 6], in persoon, Stichting BIM en [appellant sub 7 A], vertegenwoordigd door mr. M.T. Hoen, advocaat te Assen, en K.R. Iepenma, [appellant sub 8], in persoon, Milieudefensie, vertegenwoordigd door J. van der Meer, en de minister, vertegenwoordigd door mr. H.A.J. Gierveld en ing. Th.A. Oenema, beiden werkzaam bij het ministerie, S.M. Vrieswijk, S. Hoitinga, beiden werkzaam bij de provincie Fryslân, D. Bergsma, werkzaam bij de gemeente Leeuwarden en dr. Th.C.O. Melman, zijn verschenen.

Buiten bezwaren van partijen heeft [appellant sub 5] ter zitting nog stukken in het geding gebracht.

2. Overwegingen

Ontvankelijkheid

2.1. Ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb), voor zover hier van belang, kan geen beroep worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijzen als bedoeld in artikel 3:15 naar voren heeft gebracht.

[appellant sub 4 C] heeft geen zienswijze tegen het ontwerp-tracébesluit naar voren gebracht. Nu niet is gebleken dat hem dit redelijkerwijs niet kan worden verweten, dient het beroep van [appellant sub 4 A] en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 4 C], niet-ontvankelijk te worden verklaard.

Tracébesluit

2.2. Het tracébesluit voorziet in de aanleg van Rijksweg 31 als dubbelbaans autoweg, inclusief reconstructie van het aansluitende wegvak Rijksweg 32 (aansluiting Wirdum-Werpsterhoek) en inclusief verbindende wegen naar het gemeentelijk wegennet.

Crisis- en herstelwet

2.3. [appellant sub 8] en Milieudefensie voeren aan dat afdeling 2, van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet niet van toepassing is, omdat de aanleg van Rijksweg 31 niet een project van algemeen en economisch belang is, maar een project van regionaal belang.

2.4. Ingevolge artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Crisis- en herstelwet is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van deze wet van toepassing op alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage I bij deze wet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten dan wel voor de bij bijlage II bij deze wet bedoelde ruimtelijke en infrastructurele projecten.

2.4.1. Voor de toepassing van de Crisis- en herstelwet is, anders dan [appellant sub 8] en Milieudefensie aanvoeren, niet van belang of een project van maatschappelijk en economisch belang is of van regionaal belang. Van belang is dat het besluit betrekking heeft op een categorie projecten genoemd in bijlage I of een project genoemd in bijlage II van de Crisis- en herstelwet.

2.5. Stichting Popta-Gasthuis, [appellant sub 4 A] en anderen en Stichting BIM en [appellant sub 7 A] betwisten eveneens de toepassing van afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en

herstelwet op dit geding.

Stichting Popta-Gasthuis en [appellant sub 4 A] en anderen voeren daartoe aan dat de Rijksweg 31 niet is aan te merken als een hoofdweg, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, aanhef en onder a, van de Tracéwet. Indien de Rijksweg 31 wel een hoofdweg zou zijn, dan was volgens Stichting Popta-Gasthuis en [appellant sub 4 A] en anderen de flessenhals in de Rijksweg 31 bij Harlingen niet als apart wegproject opgenomen in bijlage II van de Crisis- en herstelwet.

Stichting BIM en [appellant sub 7 A] voeren aan dat de Crisis- en herstelwet niet van toepassing is op dit geding, omdat niet aan de doelstelling van de Crisis- en herstelwet kan worden voldaan.

2.5.1. Ingevolge bijlage I, categorie 5.1, van de Crisis- en herstelwet is de aanleg van een hoofdweg, als bedoeld in artikel 2, van de Tracéwet, een in artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Crisis- en herstelwet genoemd infrastructureel project.

Ingevolge artikel 2, eerste lid, aanhef en onder a, van de Tracéwet, voor zover hier van belang, is deze wet van toepassing op de aanleg en/of wijziging van een hoofdweg.

Ingevolge artikel 1, eerste lid, aanhef en onder c, wordt in deze wet onder hoofdweg verstaan: een weg waarvoor een verbinding is aangegeven op een kaart van indicatieve en limitatieve hoofdwegverbindingen, die behoort tot een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.

2.5.2. De Rijksweg 31 is aangegeven op plankaart 1 van de Nota Mobiliteit deel IV. De Nota Mobiliteit deel IV is een planologische kernbeslissing als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Ingevolge artikel 9.1.2, eerste lid, van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening wordt een planologische kernbeslissing gelijkgesteld met een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening. Gelet hierop is Rijksweg 31 een hoofdweg in de zin van de Tracéwet.

Nu het tracébesluit na de inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet bekend is gemaakt en vereist is voor de verwezenlijking van een in bijlage I bij de Crisis- en herstelwet bedoelde categorie van projecten - te weten: de aanleg van een hoofdweg (categorie 5.1) - is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dat het deel van de Rijksweg 31 bij Harlingen als apart project is vermeld in bijlage II bij de Crisis- en herstelwet, maakt dit niet anders. Dat niet aan de doelstelling van de Crisis- en herstelwet kan worden voldaan, zoals Stichting BIM en [appellant sub 7 A] hebben aangevoerd, vormt gelet op het voorgaande geen grond voor het oordeel dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet niet van toepassing is op dit geding.

Europees verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM)

2.6. De Stichting BIM en [appellant sub 7 A] betogen dat de artikelen 1.6, tweede lid, en 1.6a van de Crisis- en herstelwet niet mogen worden toegepast in deze beroepsprocedure, omdat deze artikelen zich niet verdragen met artikel 6 van het EVRM. Zij voeren aan dat door de toepassing van deze artikelen onvoldoende tijd bestaat om beroepsgronden aan te voeren.

2.6.1. Ingevolge artikel 1.6, tweede lid, van de Crisis- en herstelwet is het beroep, in afwijking van artikel 6:6 van de Awb niet-ontvankelijk indien niet is voldaan aan artikel 6:5, eerste lid, onderdeel d, van die wet. In artikel 6:5, eerste lid, onderdeel d, van de Awb is, voor zover hier van belang, bepaald dat het beroepschrift de gronden van het beroep moet omvatten.

Ingevolge artikel 1.6a van de Crisis- en herstelwet kunnen na afloop van de termijn voor het instellen van beroep geen beroepsgronden meer worden aangevoerd.

2.6.2. Uit de artikelen 93 en 94 van de Grondwet volgt dat een wet in formele zin slechts buiten toepassing blijft, indien deze in strijd is met een ieder verbindende bepaling van verdragen of volkenrechtelijke organisaties. Ter beoordeling staat of de genoemde artikelen in de Crisis- en

herstelwet zich verdragen met artikel 6 van het EVRM.

2.6.3. Uit de jurisprudentie van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens (onder meer het arrest van 28 mei 1985, *Ashingdane* tegen het Verenigd Koninkrijk (www.echr.coe.int)) blijkt dat in artikel 6 van het EVRM niet een absoluut recht op toegang tot de rechter is neergelegd. Aan de verdragsstaten komt een zekere beoordelingsvrijheid toe tot het stellen van regels die zekere beperkingen inhouden, mits daardoor het recht op toegang tot de rechter niet in zijn kern wordt aangetast, de gestelde beperkingen een rechtmatig doel dienen en aan de evenredigheidseis is voldaan.

2.6.4. De artikelen 1.6, tweede lid, en 1.6a van de Crisis- en herstelwet tasten het recht op toegang tot de rechter niet in de kern aan. Met deze bepalingen wordt bereikt dat in een vroeg stadium vast staat welke beroepsgronden in de beroepsprocedure ter beoordeling staan. Hiermee heeft de wetgever blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van deze bepalingen (Kamerstukken II 2009/10, 32 127, nr. 3, blz. 46 en 47 en nr. 8, blz. 10) beoogd vertragingen in de beroepsprocedures zo veel mogelijk te voorkomen en het voor de rechter mogelijk te maken om binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn uitspraak te doen. Dit is een rechtmatig doel. In hetgeen de Stichting BIM en [appellant sub 7 A] hebben aangevoerd, is geen grond gelegen voor het oordeel dat niet aan de evenredigheidseis wordt voldaan.

2.6.5. Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat de artikelen 1.6, tweede lid, en 1.6a van de Crisis- en herstelwet niet buiten toepassing moeten blijven vanwege strijd met artikel 6 van het EVRM.

Verdrag van Aarhus

2.7. De Stichting BIM en [appellant sub 7 A], [appellant sub 8] en Milieudefensie betogen dat de artikelen 1.6, tweede lid, en 1.6a van de Crisis- en herstelwet vanwege strijd met de artikelen 3, derde lid, 6, derde lid, 8 en 9, tweede en derde lid van het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak in besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden van 25 juni 1998 (hierna: het Verdrag van Aarhus) buiten toepassing moeten blijven. Zij voeren aan dat door de toepassing van deze artikelen onvoldoende tijd bestaat om beroepsgronden aan te voeren.

2.7.1. Artikel 3, derde lid, van het Verdrag van Aarhus bepaalt dat elke partij milieueducatie en milieubewustzijn onder het publiek, in het bijzonder omtrent het verkrijgen van toegang tot informatie, omtrent inspraak in besluitvorming en omtrent het verkrijgen van toegang tot de rechter in milieuaangelegenheden bevordert.

Artikel 6, derde lid, bepaalt dat de inspraakprocedures redelijke termijnen voor de verschillende fasen omvatten, die voldoende tijd laten voor het informeren van het publiek in overeenstemming met het voorgaande tweede lid en voor het publiek om zich gedurende de milieu-besluitvorming doeltreffend voor te bereiden en deel te nemen.

Artikel 8 bepaalt, voor zover hier van belang, dat elke partij doeltreffende inspraak in een passend stadium tracht te bevorderen gedurende de voorbereiding van uitvoerende regelingen en andere algemeen toepasselijke wettelijk bindende regels die een aanzienlijk effect kunnen hebben voor het milieu.

Artikel 9, tweede lid, voor zover hier van belang, bepaalt dat elke partij, binnen het kader van haar nationale wetgeving, waarborgt dat

(a) leden van het betrokken publiek, die een voldoende belang hebben dan wel

(b) stellen dat inbreuk is gemaakt op een recht, wanneer het bestuursprocesrecht van een Partij dit als voorwaarde stelt,

toegang hebben tot een herzieningsprocedure voor een rechtelijke instantie en/of een ander bij wet ingesteld onafhankelijk en onpartijdig orgaan, om de materiële en formele rechtmatigheid te

bestrijden van enig besluit, handelen of nalaten vallend onder de bepalingen van artikel 6.

Artikel 9, derde lid, bepaalt dat elke Partij aanvullend op en onverminderd de in het voorgaande eerste en tweede lid bedoelde herzieningsprocedures, waarborgt dat leden van het publiek, wanneer zij voldoen aan de eventuele in haar nationale recht neergelegde criteria, toegang hebben tot bestuursrechtelijke of rechtelijke procedures om het handelen en nalaten van privé-personen en overheidsinstanties te betwisten die strijdig zijn met bepalingen van haar nationale recht betreffende het milieu.

2.7.2. De artikelen 3, derde lid, 6, derde lid, en 8 van het Verdrag van Aarhus hebben betrekking op de bevordering van milieueducatie en milieubewustzijn en op (het bevorderen van) inspraak bij de totstandkoming van besluiten en regels, en niet op de inrichting van een beroepsprocedure waarover de artikelen 1.6, tweede lid, en 1.6a van de Crisis- en herstelwet gaan. Reeds hierom is er in zoverre geen strijd met deze bepalingen.

2.7.3. Ten aanzien van artikel 9, tweede lid, van het Verdrag van Aarhus, overweegt de Afdeling als volgt.

Zowel Nederland als de Europese Unie zijn partij bij het Verdrag van Aarhus. Uit het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschap van 11 september 2007, in zaak C-431/05, Merck Genéricos (www.curia.europa.eu), volgt dat in zo'n geval een rechtstreeks beroep op een regel van het verdrag in een procedure bij de nationale rechter niet is toegestaan, indien die regel betrekking heeft op een gebied waarop de Europese Unie regelgevend is opgetreden.

Bij richtlijn 2003/35/EG is, ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit onder meer artikel 9, tweede lid, van het Verdrag van Aarhus, richtlijn 85/337/EEG (hierna: de mer-richtlijn) aangepast door toevoeging van artikel 10bis. Nu de Europese Unie op dit gebied regelgevend is opgetreden, kan in dit geding geen rechtstreeks beroep op artikel 9, tweede lid, worden gedaan, maar moet worden beoordeeld of het nationale recht in overeenstemming is met het ter zake vastgestelde recht van de Europese Unie.

2.7.4. Artikel 10bis van de mer-richtlijn bepaalt - kort weergegeven en voor zover hier van belang - dat leden van het betrokken publiek, in overeenstemming met het toepasselijke nationale rechtstelsel, in beroep kunnen gaan bij een rechtbank om de rechtmatigheid van enig besluit, vallend onder de bepalingen betreffende inspraak van het publiek van de richtlijn aan te vechten.

De artikelen 5 tot en met 10 van de mer-richtlijn bevatten onder meer bepalingen betreffende de inspraak. Ingevolge artikel 4, eerste lid, voor zover hier van belang, zijn de in bijlage I genoemde projecten onderworpen aan deze bepalingen. In bijlage I is, na wijziging van de mer-richtlijn bij richtlijn 97/11/EG, onder meer de aanleg van een nieuwe weg met vier of meer rijstroken genoemd. De aanleg van de weg waarop het tracébesluit ziet, is dus een project waarop de bepalingen betreffende inspraak van toepassing zijn, zodat ingevolge artikel 10bis van de mer-richtlijn de rechtmatigheid van het tracébesluit bij de rechter moet kunnen worden aangevochten. Daarom moet de vraag worden beantwoord of de in de artikelen 1.6, tweede lid, en 1.6a van de Crisis- en herstelwet gegeven procesregels met deze verplichting in strijd zijn.

Onder verwijzing naar het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschap van 16 december 1976 in zaak 33/76, Rewe (www.eur-lex.europa.eu), overweegt de Afdeling dat vaststelling van de procesregels, bij het ontbreken van een regeling ter zake in het Europese recht, een aangelegenheid van de nationale rechtsorde van Nederland is. Deze procesregels mogen, aldus het Hof, niet ongunstiger zijn dan die voor soortgelijke nationale vorderingen. Toepassing van de procesregels moet enkel achterwege blijven indien deze regels het in praktijk onmogelijk zou maken de rechten uit te oefenen die de nationale rechter verplicht is te handhaven. Dit laatste is, zoals het Hof heeft overwogen in het genoemde arrest, niet het geval bij het vaststellen van redelijke beroepstermijnen op straffe van verval van rechten.

De in de artikelen 1.6, tweede lid, en 1.6a van de Crisis- en herstelwet neergelegde eis dat de beroepsgronden binnen de beroepstermijn moeten worden aangevoerd, geldt voor ieder beroep waarop afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is, ongeacht of dit beroep betrekking heeft op een besluit dat ingevolge artikel 10bis van de mer-richtlijn bij de

rechter beroepbaar moet zijn. Deze procedureregels zijn dus niet ongunstiger dan die voor soortgelijke procedures, zoals in de zin van het arrest Rewe is vereist. Verder maken deze regels het in praktijk niet onmogelijk om het beroepsrecht uit te oefenen, omdat een termijn van zes weken is gegeven om beroepsgronden aan te voeren. Er is dan ook geen grond voor het oordeel dat deze bepalingen vanwege strijd met de in het arrest Rewe neergelegde rechtsregel buiten toepassing zouden moeten blijven.

2.7.5. Wat artikel 9, derde lid, van het Verdrag van Aarhus betreft, overweegt de Afdeling als volgt.

Bij het Hof van de Europese Unie is in zaak C-240/09, Lesoochranárske zoskupenie VLK, een prejudiciële vraag aanhangig met betrekking tot de vraag of een rechtstreeks beroep op artikel 9, derde lid, mogelijk is. De vraag of een rechtstreeks beroep op deze bepalingen mogelijk is, kan in dit geding echter in het midden blijven.

Wanneer moet worden geoordeeld dat een toets aan het recht van de Europese Unie aan de orde is, moet immers op gelijke wijze als hiervoor ten aanzien van artikel 9, tweede lid van het Verdrag van Aarhus is overwogen, worden geconcludeerd dat het vaststellen van procesregels een aangelegenheid van de nationale rechtsorde is. De in de artikelen 1.6, tweede lid, en 1.6a van de Crisis- en herstelwet neergelegde eis dat de beroepsgronden binnen de beroepstermijn moeten worden aangevoerd, maakt geen onderscheid tussen gedingen die wel en die niet onder de werkingssfeer van artikel 9, derde lid, vallen.

Ook wanneer moet worden geoordeeld dat een rechtstreeks beroep op artikel 9, derde lid, van het Verdrag van Aarhus kan worden gedaan, en deze bepaling bovendien geacht moet worden betrekking te hebben op een beroep als hier aan de orde en daarnaast een ieder verbindend in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet moet worden geacht, kan niet worden geconcludeerd dat de artikelen 1.6, tweede lid, en 1.6a van de Crisis- en herstelwet daarmee in strijd zijn. Artikel 9, derde lid, van het Verdrag van Aarhus vermeldt immers expliciet dat het recht van beroep mag worden onderworpen aan in het nationale recht gestelde criteria. Gegeven de in het nationaal recht geldende beroepsmogelijkheid - zoals vermeld in rechtsoverweging 2.7.4 - verzet artikel 9, derde lid, zich niet tegen regulering van het beroep zoals in de artikelen 1.6, tweede lid, en 1.6a van de Crisis- en herstelwet.

2.7.6. Gelet op het voorgaande kan niet worden geoordeeld dat de artikelen 1.6, tweede lid, en 1.6a van de Crisis- en herstelwet buiten toepassing moeten blijven vanwege strijd met de door Stichting BIM en [appellant sub 7 A], [appellant sub 8] en Milieudefensie aangehaalde bepalingen van het Verdrag van Aarhus.

Tracéwet

2.8. [appellanten sub 2] betogen dat de Westelijke invalsweg ten onrechte deel uitmaakt van het tracébesluit. Daartoe voeren zij aan dat de Westelijke invalsweg een gemeentelijke weg is en geen hoofdweg als bedoeld in artikel 2 van de Tracéwet, zodat de Tracéwet daarop niet van toepassing is. De Westelijke invalsweg is volgens hen te lang om als een op- en afrit te kunnen worden aangemerkt.

2.8.1. De minister stelt zich op het standpunt dat de aanpassing van het bestaande en nieuw aan te leggen onderliggend wegennet, waartoe de Westelijke invalsweg behoort, technisch en functioneel niet is los te zien van de aanleg van de Rijksweg 31 en daarom als bijkomende infrastructuurle voorziening onderdeel uitmaakt van het tracébesluit.

2.8.2. Ingevolge artikel 1, eerste lid, aanhef en onder h, van de Tracéwet wordt, voor zover van belang, in deze wet onder tracé verstaan:

1. de aanduiding op topografische en geografische kaarten van het verloop en de geografische omvang van een aan te leggen of te wijzigen hoofdweg;
2. een nauwkeurige beschrijving van de daarbij te realiseren ligging in het terrein, de daarbij te

realiseren bijkomende infrastructurele voorzieningen en de daarbij te realiseren maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard.

Ingevolge artikel 1, eerste lid, aanhef en onder f, van de Tracéwet wordt in deze wet onder bijkomende infrastructurele voorzieningen verstaan: werken of bouwwerken die, zonder deel uit te maken van het profiel van de hoofdweg, met die weg zijn verbonden en dienen voor de instandhouding dan wel het veilig en doelmatig gebruik daarvan.

2.8.3. De Afdeling overweegt dat in de geschiedenis van de totstandkoming van de Tracéwet (Kamerstukken II 1992/93, 22 500, nr. 3, blz. 21) ontsluitingswegen niet expliciet als voorbeeld van bijkomende infrastructurele voorzieningen worden genoemd, wel worden onder meer op- en afritten naar en van de hoofdwegen genoemd. De in de wetsgeschiedenis opgenomen opsomming is echter niet limitatief, en sluit daarom niet uit dat ontsluitingswegen kunnen worden aangemerkt als bijkomende infrastructurele voorziening wanneer zij voldoen aan de daarvoor in de Tracéwet gegeven definitie.

De Westelijke invalsweg is een nieuwe verbinding tussen de Rijksweg 31 en de Newtonlaan en daarmee één van de ontsluitingswegen van Leeuwarden. Ter zitting heeft de minister toegelicht dat de Westelijke invalsweg behoort tot één van de drie aansluitingen om vanaf de Rijksweg 31 de stad Leeuwarden te bereiken. Deze aansluitingen zijn uit een oogpunt van verkeersafwikkeling tussen de Rijksweg 31 en de bestaande infrastructuur in Leeuwarden noodzakelijk, aldus de minister. De minister wijst er verder op dat de Westelijke invalsweg niet los van de Rijksweg 31 kan worden beschouwd: zonder aanleg van de Rijksweg 31 zou de Westelijke invalsweg niet worden aangelegd.

De Afdeling acht het gezien het betoog van de minister aannemelijk dat de aanleg van de Westelijke invalsweg dient voor het doelmatig gebruik van de Rijksweg 31 en zodanig samenhangt met de aanleg van de Rijksweg 31 dat deze met het tracé is verbonden. Gelet hierop is deze weg aan te merken als een bijkomende infrastructurele voorziening. De minister stelt zich naar het oordeel van de Afdeling terecht op het standpunt dat deze weg als onderdeel van het tracé in het tracébesluit kon worden betrokken.

De beroepsgrond faalt.

Inpassingsplan

2.9. Stichting Popta-Gasthuis en [appellant sub 4 A] en anderen betogen dat het tracébesluit ten onrechte is genomen, omdat de aanleg van de Rijksweg 31 ook mogelijk kan worden gemaakt door vaststelling van een inpassingsplan op grond van artikel 3.28 van de Wet ruimtelijke ordening.

Deze beroepsgrond faalt. Er is geen rechtsregel die de minister verbiedt om een tracébesluit met betrekking tot een weg vast te stellen wanneer voor hem ook de bevoegdheid bestaat om deze weg op grond van artikel 3.28 van de Wet ruimtelijke ordening op te nemen in een inpassingsplan.

Kennisgeving tracébesluit

2.10. Stichting BIM en [appellant sub 7 A] betogen dat in de kennisgeving van het tracébesluit ten onrechte geen melding is gemaakt van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit. Volgens Stichting BIM en [appellant sub 7 A] zijn hierdoor belanghebbenden die geen zienswijze naar voren hebben gebracht tegen het ontwerp-tracébesluit in hun belangen geschaad.

Milieudefensie betoogt dat de minister, alvorens een definitief tracébesluit te nemen, de wijzigingen eerst in een tweede ontwerp-tracébesluit had behoren te verwerken en dit ter inzage had moeten leggen.

2.10.1. Ingevolge artikel 3:42, eerste lid, van de Awb, voor zover van belang, geschiedt de bekendmaking van een besluit, als thans aan de orde, door kennisgeving van het besluit of van de

zakelijke inhoud ervan in de Staatscourant, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald.

2.10.2. In de kennisgeving van het tracébesluit is vermeld dat het "tracébesluit Rijksweg 31 Leeuwarden voorziet in de realisatie van een nieuwe verbinding aan de westzijde van Leeuwarden met verbindingen naar het stedelijk wegennet". De kennisgeving vermeldt de maatregelen die daarbij worden getroffen. Tevens is in de kennisgeving het tracé globaal aangeduid op een kaart en is de achtergrond van het tracébesluit toegelicht. Naar het oordeel van de Afdeling wordt met deze vermeldingen in de kennisgeving de zakelijke inhoud van het tracébesluit vermeld. Dat niet is vermeld in hoeverre het tracébesluit is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit, maakt dit niet anders.

Gelet op het voorgaande is de kennisgeving niet in strijd met artikel 3:42, eerste lid, van de Awb.

De beroepsgrond van Stichting BIM en [appellant sub 7 A] faalt.

2.10.3. Ten aanzien van het niet opnieuw ter inzage leggen van een ontwerp-tracébesluit, overweegt de Afdeling dat noch de op de voorbereiding van het besluit van toepassing zijnde afdeling 3.4 van de Awb noch enige andere rechtsregel of -beginsel de minister ertoe verplicht om opnieuw een ontwerp-tracébesluit ter inzage te leggen wanneer het voornemen bestaat om bij het nemen van het besluit gedeeltelijk van het ontwerp af te wijken.

De beroepsgrond van Milieudefensie faalt.

Trajectnota/Milieueffectrapport

2.11. [appellant sub 8] en Stichting BIM en [appellant sub 7 A] betogen dat de Trajectnota/Milieueffectrapport (hierna: Trajectnota/MER) ondeugdelijk is.

Daartoe voert [appellant sub 8] aan dat ten onrechte de Structuurvisie Leeuwarden West van mei 2002 (hierna: Structuurvisie Leeuwarden West) niet bij het opstellen van de Trajectnota/MER is betrokken. Stichting BIM en [appellant sub 7 A] voeren aan dat het in de Trajectnota/MER aangemerkte meest milieuvriendelijke alternatief niet daadwerkelijk het meest milieuvriendelijke alternatief is. Zij wijzen daarbij op het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie voor de MER) waarin een ander alternatief als meest milieuvriendelijk is aangemerkt.

2.11.1. Ingevolge artikel 3, eerste lid, van de Tracéwet stelt de minister een trajectnota op ter voorbereiding van het standpunt, bedoeld in artikel 9, en het tracébesluit, bedoeld in artikel 15.

Ingevolge artikel 3, zesde lid, bereidt de minister de trajectnota voor gelijktijdig en in samenhang met de voorbereiding van het milieueffectrapport als voorgeschreven bij of krachtens de Wet milieubeheer.

Ingevolge artikel 4, eerste lid, aanhef en onder g, van de Tracéwet, voor zover hier van belang, bevat een trajectnota ten minste een beschrijving van de mate waarin in structuurvisies als bedoeld in de artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening met de aanleg van de hoofdweg is rekening gehouden.

Ingevolge artikel 7.10, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer, zoals dat ten tijde van het nemen van het tracébesluit luidde en voor zover hier van belang, bevat een milieueffectrapport ten minste een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen.

Ingevolge artikel 7.10, derde lid, zoals dat ten tijde van het nemen van het bestreden besluit luidde en voor zover thans van belang, behoort tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, zoveel mogelijk worden beperkt (hierna: het meest milieuvriendelijke alternatief).

2.11.2. In hoofdstuk twee van de Trajectnota/MER is vermeld met welke beleidskaders bij het opstellen van de Trajectnota/MER rekening is gehouden. Daaruit blijkt dat de Structuurvisie Leeuwarden West niet is betrokken bij het opstellen van de Trajectnota/MER. De minister heeft zich in de reactie op de zienswijze op het standpunt gesteld dat de Structuurvisie Leeuwarden West niet is aan te merken als een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening, omdat deze nimmer is vastgesteld. [appellant sub 8] heeft niet aannemelijk gemaakt dat dit standpunt onjuist is. Artikel 4, eerste lid, aanhef en onder g, van de Tracéwet verplicht dan ook niet tot het beschrijven van de mate waarin in de Structuurvisie Leeuwarden West met de aanleg van de Rijksweg 31 is rekening gehouden.

De beroepsgrond van [appellant sub 8] faalt.

2.11.3. Uit het toetsingsadvies van de Commissie voor de MER blijkt dat de commissie het niet eens was met de keuze voor het meest milieuvriendelijke alternatief in de oorspronkelijk opgestelde Trajectnota/MER. De minister heeft op advies van de Commissie voor de MER de Trajectnota/MER aangevuld met aanvullende alternatieve tracés, waaronder het door de Commissie voor de MER voorgestane meest milieuvriendelijke alternatief. De Commissie voor de MER heeft vervolgens op 10 april 2006 een advies gegeven over de Trajectnota/MER en de aanvulling daarop. In dit toetsingsadvies concludeert de Commissie voor de MER dat de essentiële informatie in de Trajectnota/MER en de aanvulling daarop aanwezig is.

Gezien het voorgaande bevat de Trajectnota/MER - zoals Stichting BIM en [appellant sub 7 A] wensen - mede een beschrijving van het alternatief dat door de Commissie voor de MER als meest milieuvriendelijkst wordt beschouwd. De beroepsgrond van Stichting BIM en [appellant sub 7 A] mist in zoverre feitelijke grondslag en faalt daarom.

Verkeersgegevens

2.12. Stichting BIM en [appellant sub 7 A], Milieudefensie en [appellant sub 8] betogen dat de minister niet heeft mogen aansluiten bij de gegevens in de Trajectnota/MER. Volgens hen zijn de prognoses over de toename van het verkeer in de Trajectnota/MER onjuist, omdat - kort samengevat - de prognoses over de toename van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen in Leeuwarden naar beneden moeten worden bijgesteld.

2.12.1. De Trajectnota/MER dateert van 20 januari 2006. Ter actualisatie van de gegevens in de Trajectnota/MER heeft de minister aan de hand van meer recente uitgangspunten over veronderstelde infrastructuur en sociaal economische gegevens een nieuwe verkeersprognose berekend met behulp van de verkeersmodellen Nieuwe Regionaal Model - Noord Nederland en het Gemeentelijke Verkeersmodel Leeuwarden. De overige aan het bestreden besluit ten grondslag liggende rapporten zijn gebaseerd op deze meer recente verkeersgegevens. Daarnaast heeft de minister een gevoeligheidsanalyse laten uitvoeren om inzicht te krijgen in de invloed van lagere bevolkingsprognoses en de daaraan gekoppelde werkgelegenheidsprognoses op de verkeersprognoses voor de Rijksweg 31. De resultaten daarvan zijn neergelegd in een rapport van 16 juni 2009.

2.12.2. Ter zitting heeft Milieudefensie over de gevoeligheidsanalyse naar voren gebracht dat in deze analyse van een te hoog aantal arbeidsplaatsen is uitgegaan. Net als het aantal inwoners had volgens Milieudefensie ook het aantal arbeidsplaatsen naar beneden bijgesteld moeten worden. De minister heeft daarop naar voren gebracht dat het aantal arbeidsplaatsen is verondersteld naar aanleiding van het aantal inwoners. Dat Milieudefensie tot een lager aantal arbeidsplaatsen komt, is volgens de minister te verklaren doordat Milieudefensie voor het bepalen van het aantal arbeidsplaatsen een andere definitie hanteert. De minister heeft naar voren gebracht dat de definitie uit het NRM-verkeersmodel is gehanteerd en dat deze definitie ook is gehanteerd bij de andere rapporten die ten grondslag hebben gelegen aan het tracébesluit. Milieudefensie heeft niet aannemelijk gemaakt dat de minister niet van de door hem gehanteerde definitie van het aantal arbeidsplaatsen en de daarop gebaseerde aannames over het aantal arbeidsplaatsen mocht uitgaan. Ook in hetgeen Milieudefensie overigens heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet van de conclusies in de gevoeligheidsanalyse mocht uitgaan.

2.12.3. Gezien het voorgaande heeft de minister zich niet uitsluitend gebaseerd op de gegevens uit de Trajectnota/MER. De minister heeft door nieuwe verkeersberekeningen uit te voeren met actuele gegevens over bevolkingsaantallen en werkgelegenheid en de rapporten daarop te baseren, en door het uitvoeren van de gevoeligheidsanalyse, het tracébesluit gebaseerd op actuele gegevens.

De beroepsgronden van Stichting BIM en [appellant sub 7 A], Milieudefensie en [appellant sub 8] falen.

2.13. Milieudefensie voert met betrekking tot de verkeersgegevens verder aan dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar sluipverkeer, omdat geen kentekenonderzoek is verricht.

De minister stelt dat bij congestieproblemen aanleiding is voor sluipverkeer. De omvang van het sluipverkeer is volgens de minister berekend met behulp van verkeersmodellen. Milieudefensie heeft niet aannemelijk gemaakt dat de minister bij het bepalen van de omvang van het sluipverkeer niet mocht uitgaan van de berekeningen met de verkeersmodellen. Het doen van een kentekenonderzoek ter plaatse is, anders dan Milieudefensie heeft aangevoerd, niet vereist.

De beroepsgrond van Milieudefensie faalt.

Afweging tracé keuze

2.14. Stichting BIM en [appellant sub 7 A], [appellant sub 8] en Milieudefensie betogen dat door de wijzigingen in de prognoses over de toename van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen en de daarmee gepaard gaande prognoses over de verkeersintensiteiten, de noodzaak van de aanleg van de Rijksweg 31 onvoldoende vaststaat.

Stichting BIM en [appellant sub 7 A] voeren in dit kader aan dat uit het rapport "Brede heroverwegingen" van april 2010 van de werkgroep Mobiliteit en water, die door kabinet Balkenende IV is ingesteld met de presentatie van de Miljoenennota 2010, blijkt dat van de aanleg van de Rijksweg 31 kan worden afgezien, omdat deze te weinig bijdraagt aan de doelstellingen van de Nota Mobiliteit. Verder voeren zij aan dat het aanleggen van een 80 kilometerweg langs de bestaande infrastructuur een beter alternatief is om de verkeersproblemen bij Leeuwarden op te lossen.

[appellant sub 8] en Milieudefensie voeren - kort samengevat - aan dat de lagere prognoses over de toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen niet alleen effect hebben op de verkeersprognoses, maar dat daardoor ook minder ruimte nodig is voor de bouw van woningen, bedrijventerreinen en kantoren, dan waarvan in de Trajectnota/MER is uitgegaan. Voorts voeren zij aan dat uit de geactualiseerde prognoses over de verkeersintensiteiten blijkt dat de reistijd in de spits op de bestaande infrastructuur zal dalen. Milieudefensie betwist in dit kader de doelstellingen van de aanleg van de Rijksweg 31. Volgens haar verslechtert de leefbaarheid in het gebied ten zuiden van Leeuwarden en zal de verkeersveiligheid door de aanleg van de Rijksweg afnemen. Zij betoogt dat de verkeersproblemen in de spits met behulp van mobiliteitsmanagement zijn aan te pakken.

[appellant sub 8] voert nog aan dat het beter is om een autoweg aan te leggen langs de spoorlijn Leeuwarden - Heerenveen in plaats van de weg aan te leggen door het zogenoemde Zwette gebied.

2.14.1. De minister stelt zich op het standpunt dat, indien de verkeersafwikkeling ter plekke onveranderd blijft, de bestaande verkeerscongestie zal toenemen. Hij wijst daartoe onder meer op de conclusies in de Trajectnota/MER, waaruit volgt dat door de verkeerscongestie Leeuwarden met name in de spitsperiode uit zuidelijke en westelijke richting slecht bereikbaar zal zijn, de te ontwikkelen woon- en werklocaties, die midden in het congestiegevoelige gebied liggen, op belangrijke delen van de dag niet goed bereikbaar zullen zijn en dat een deel van de voorziene woningbouw met de huidige verbinding niet zal kunnen worden gerealiseerd. Volgens de minister blijkt uit de gevoeligheidsanalyse dat de in de Trajectnota/MER geschetste verkeersproblematiek en de daarvan afgeleide problemen op het onderliggende wegennet, zoals het sluipverkeer, de leefbaarheid en verkeersonveiligheid, ook bij aanpassing van de prognoses groot is. Volgens de

minister nopen de geschetste problemen tot de aanleg van de Rijksweg 31.

2.14.2. In het deskundigenbericht is vermeld dat het vanuit het oogpunt van een goede bereikbaarheid van Leeuwarden nodig is om infrastructurele maatregelen te treffen. Er is geen aanleiding het deskundigenbericht in zoverre onjuist te achten. De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat de minister in het tracébesluit niet heeft mogen concluderen dat het voor de vermindering van de verkeerscongestie en de gevolgen daarvan voor onder meer de bereikbaarheid en de voorziene ruimtelijke ontwikkeling van Leeuwarden, nodig is om infrastructurele maatregelen te treffen. Ten aanzien van het betoog van Stichting BIM en [appellant sub 7 A] dat het standpunt van de minister in strijd is met het rapport van de werkgroep Mobiliteit en water, overweegt de Afdeling dat dit rapport dateert van na het nemen van het tracébesluit. De minister kon dit rapport bij het nemen van het besluit dus niet betrekken.

2.14.3. Wat betreft de naar voren gebrachte alternatieven om de verkeerscongestie te verminderen, overweegt de Afdeling dat vaststelling van een tracébesluit een belangenafweging vergt, waarbij politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol spelen. Bij die afweging geldt ingevolge artikel 3:4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Het is aan de minister om alle verschillende betrokken belangen tegen elkaar af te wegen. De rechter kan slechts concluderen dat deze afweging in strijd is met artikel 3:4, tweede lid, wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen, dat de minister niet in redelijkheid tot dat besluit heeft kunnen komen. Bij deze toetsing heeft de rechter niet tot de taak om de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend naar eigen inzicht vast te stellen.

2.14.4. De minister stelt zich op het standpunt dat alleen de aanleg van een nieuwe Rijksweg 31 en de aansluitingen op de daarbij behorende verbindingswegen, zoals in het tracébesluit is opgenomen, effectief is om de verkeersproblemen in en rond Leeuwarden tegen te gaan. Verder brengt de minister naar voren dat verschillende alternatieven zijn onderzocht in de Trajectnota/MER. Ten aanzien van de aanleg van een 80 kilometerweg langs de bestaande infrastructuur merkt de minister op dat dit niet mogelijk is in verband met de haakse bochten in de bestaande infrastructuur. Volgens de minister zijn in de Trajectnota/MER ook alternatieven, zoals reizen met het openbaar vervoer, onderzocht, maar bleken deze niet effectief. Ten aanzien van het alternatief van [appellant sub 8] heeft de minister in de Reactienota Trajectnota/MER gesteld dat dit alternatief niet is onderzocht, omdat gebleken is dat de benuttings- en optimalisatiealternatieven, waartoe het alternatief van [appellant sub 8] behoort, de problemen niet in voldoende mate oplossen.

2.14.5. Gelet op het voorgaande heeft de minister na het in ogenschouw nemen van alternatieven en bij afweging van de belangen besloten tot de aanleg van een nieuwe Rijksweg 31. Dat Stichting BIM en [appellant sub 7 A], [appellant sub 8] en Milieudefensie andere alternatieven voorstaan, is onvoldoende reden voor het oordeel dat de afweging van de minister om te kiezen voor de aanleg van Rijksweg 31 zodanig onevenwichtig is dat de minister niet in redelijkheid tot dit besluit heeft kunnen komen.

2.14.6. De beroepsgronden falen.

Compensatie weidevogels

2.15. Stichting BIM en [appellant sub 7 A], [appellant sub 6] en Milieudefensie betogen, onder verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling van 17 juni 2009, in zaak nr. [200802433/1](#), dat in het tracébesluit de compensatie van de weidevogels onvoldoende concreet is vastgelegd. Volgens Stichting BIM en [appellant sub 7 A] en Milieudefensie is de compensatie in het tracébesluit ontoereikend, omdat te weinig gebied wordt gecompenseerd en omdat in het tracébesluit te weinig zoekgebieden voor de compensatie zijn aangewezen. Ook betwisten zij de methode waarbij de omvang van het te compenseren gebied is bepaald. Milieudefensie voert in dat kader aan dat bij de bepaling van de omvang van het te compenseren gebied ten onrechte is uitgegaan van een verstoringsafstand van 150 meter in plaats van 300 meter.

Voorts betogen Stichting BIM en [appellant sub 7 A] en Milieudefensie dat onvoldoende vaststaat

dat de in het tracébesluit aangewezen zoekgebieden daadwerkelijk voor compensatie kunnen worden aangewend. Volgens hen moet de compensatie van te voren vaststaan en mag de compensatie niet fasegewijs plaatsvinden. Zij menen dat de beheersovereenkomsten die worden afgesloten met agrariërs, een looptijd van meer dan twaalf jaar zouden moeten bevatten. Milieudefensie betoogt dat er nog geen reëel zicht is op de aankoop van de gronden en de te sluiten beheersovereenkomsten.

2.15.1. In artikel 5.2 van het tracébesluit is vermeld dat in het kader van de ontwikkeling van Rijksweg 31 vanwege verstoring van het bestaand weidevogelgebied compensatie zal plaatsvinden met een omvang van in totaal 142 hectare, binnen de zoekgebieden, zoals aangegeven op afbeelding 5 van de bij het tracébesluit behorende toelichting.

2.15.2. Ten aanzien van de compensatie van weidevogelgebied in het tracébesluit overweegt de Afdeling het volgende.

Wanneer een ruimtelijke ingreep plaatsvindt, zoals hier de aanleg van een weg, betekent dit uit de aard der zaak dat de betrokken gronden een andere functie krijgen. Er is - nu het hier niet gaat om een gebied dat ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 wordt beschermd - geen rechtsregel die eist dat de in het geding zijnde ingreep pas mag plaatsvinden wanneer ervoor wordt gezorgd dat de hoeveelheid weidevogelgebied die verdwijnt op een andere locatie in dezelfde omvang zal worden gerealiseerd.

Wel kan een afweging van de betrokken belangen ertoe leiden dat het verlies aan weidevogelgebied slechts aanvaardbaar is wanneer dat verlies op een bepaalde wijze wordt gecompenseerd. Bij het ontbreken van een specifiek wettelijk kader ter zake is het aan de minister om deze afweging te maken. Aan de rechter komt slechts de bevoegdheid toe te beoordelen of de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen dat de minister niet in redelijkheid tot dat besluit heeft kunnen komen.

2.15.3. De minister heeft in dit geval ervoor gekozen om het aantal hectare weidegrond dat wordt gebruikt voor compenserende maatregelen voor de weidevogels, vast te stellen met behulp van de werkwijze met betrekking tot de compensatie van weidevogels van de provincie Fryslân zoals uitgewerkt in het Werkplan Weidevogels in Fryslân en de door de provincie gehanteerde verstoringsafstanden. De minister heeft zich hierbij op het standpunt gesteld dat de provincie voor autowegen als hier aan de orde in praktijk een verstoringsafstand van 150 meter hanteert. Uitgaande van de systematiek van het Werkplan en van deze afstand heeft de minister bepaald dat compenserende maatregelen moeten worden getroffen in een gebied met een omvang van 142 hectare. In hetgeen Stichting BIM en [appellant sub 7 A], [appellant sub 6] en Milieudefensie hebben aangevoerd, acht de Afdeling geen grond gelegen voor het oordeel dat de minister de omvang van het gebied niet op deze wijze mocht vaststellen. Het beroep op de uitspraak van de Afdeling van 17 juni 2009 slaagt niet, nu het in die uitspraak, anders dan hier, gaat om uitvoering van door het betrokken bestuursorgaan zelf vastgesteld beleid.

2.15.4. De minister heeft verder in aanmerking genomen dat Rijksweg 31 wordt aangelegd in een gebied met een hoge weidevogeldichtheid. De minister is van oordeel dat daarom een aantal eisen moet worden gesteld aan de voor compensatie te gebruiken gebieden. De minister heeft - op basis van een rapport van Altenburg & Wymenga "Compensatie voor weidevogels in het kader van ontwikkelingen rond Leeuwarden" van 8 december 2009 - zoekgebieden aangewezen die grotendeels zijn gelegen op gemiddeld niet veel verder dan vier kilometer van het verstoorde gebied, een samenhang hebben met andere weidevogelkernen in de omgeving, geschikt zijn vanwege de landschappelijke openheid en potentieel vergelijkbare natuurwaarden hebben. De zoekgebieden zijn gelegen in gebieden met relatief lage weidevogeldichtheden, zodat substantiële verbetering volgens de minister mogelijk is. De oppervlakte van het zoekgebied bedraagt 1950 hectare en is daarmee groter dan het gebied waarvoor compensatie moet worden gezocht.

In hetgeen Stichting BIM en [appellant sub 7 A] en Milieudefensie naar voren hebben gebracht, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat te weinig of ongeschikte zoekgebieden voor de compensatie zijn aangewezen.

2.15.5. In de toelichting op het tracébesluit is vermeld, kort weergegeven, dat de

compensatieopgave voor de 142 hectare wordt verwezenlijkt door aankoop van gronden dan wel het afsluiten van langjarige beheersovereenkomsten. De minister merkt op dat voor een gebied van 70 tot 100 hectare langdurige contracten van 30 jaar zullen worden afgesloten voor particulier natuurbeheer. Voor het resterende gebied van 42 tot 72 hectare zal agrarisch natuurbeheer worden verwezenlijkt door middel van beheersovereenkomsten voor twee perioden van zes jaar. Hiermee is volgens de minister een voldoende compensatie gewaarborgd.

2.15.6. Anders dan Stichting BIM en [appellant sub 7 A] en Milieudefensie betogen, is er geen rechtsgrond die vereist dat de compensatie ten tijde van het nemen van het tracébesluit in detail is uitgewerkt. Dit volgt ook niet uit de door hen vermelde uitspraak van de Afdeling van 17 juni 2009. Er is dan ook geen gehoudenheid contracten ten behoeve van particulier natuurbeheer en agrarisch natuurbeheer te tekenen vóór het nemen van het tracébesluit. Er is evenmin een gehoudenheid de compensatie ineens, en niet fasegewijs te doen plaatsvinden. Ook voor het overige geeft hetgeen zij aanvoeren geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de onder 2.15.5 geschetste wijze van compensatie voldoende is.

2.15.7. De beroepsgronden falen.

Compensatie landbouwgrond

2.16. Stichting BIM en [appellant sub 7 A] betogen tot slot dat 140 hectare landbouwgrond verdwijnt, en dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de vraag of deze hoeveelheid grond elders in dezelfde kwaliteit te krijgen zal zijn. De Afdeling ziet geen rechtsregel die gebiedt voor het nemen van het tracébesluit op dit punt onderzoek te doen.

De beroepsgrond faalt.

Flora en fauna

2.17. Stichting BIM en [appellant sub 7 A] en Milieudefensie betogen dat er geen dwingende redenen van groot openbaar belang zijn gemoeid met de aanleg van de Rijksweg 31, waardoor geen ontheffing van de Flora- en faunawet zal kunnen worden verleend. Deze ontheffing is volgens hen nodig in verband met de aanwezigheid van de Kleine Modderkruiper, diverse vleermuissoorten en de Bittervoorn in het gebied. Stichting BIM en [appellant sub 7 A] voeren aan dat de Flora- en faunawet in de weg staat aan de aanleg van de weg, omdat in het tracébesluit niet alle in paragraaf 5.6 van het rapport van Altenburg & Wymenga "Ecologische toetsing van het tracé van de Rijksweg 31, Haak om Leeuwarden", van 18 januari 2010 genoemde mitigerende en compenserende maatregelen zijn opgenomen.

2.17.1. De vragen of voor de uitvoering van het tracébesluit ten aanzien van de in het gebied aanwezige soorten een vrijstelling geldt, dan wel ontheffing krachtens de Flora- en faunawet nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, zijn primair pas aan de orde in een procedure op grond van de Flora- en faunawet. Dat laat onverlet dat de minister het tracébesluit niet mocht nemen, indien en voor zover op voorhand viel aan te nemen dat de Flora- en faunawet aan de uitvoerbaarheid van dat besluit in de weg staat. De stelling van Stichting BIM en [appellant sub 7 A] en Milieudefensie dat er volgens hen geen openbaar belang is gemoeid met de aanleg van de weg en dat niet alle compenserende maatregelen die in het rapport zijn genoemd in het tracébesluit zijn overgenomen, geeft naar het oordeel van de Afdeling geen grond voor zo'n aanname.

De beroepsgrond faalt.

Biodiversiteitsverdrag en Verdrag van Malta

2.18. Ten aanzien van het betoog van Milieudefensie dat het tracébesluit in strijd is met het Biodiversiteitsverdrag en het Verdrag van Malta, overweegt de Afdeling dat, daargelaten of een rechtstreeks beroep op deze verdragen kan worden gedaan, aan dit betoog reeds voorbij moet worden gegaan, omdat Milieudefensie dit betoog niet nader heeft onderbouwd.

De beroepsgrond faalt.

Carpoolplaats

2.19. [appellant sub 1] en [appellant sub 5] betogen dat het woon- en leefklimaat bij hun woningen wordt aangetast door de aanleg van een carpoolplaats en een bushalte tegenover hun woningen aan onderscheidenlijk de [locatie 1 en 2] te [plaats]. [appellant sub 1] stelt dat de Oenemadyk een betere locatie is om de carpoolplaats en de bushalte aan te leggen. [appellant sub 5] voert aan dat door de wijziging van het knooppunt Werpsterhoek geen noodzaak meer bestaat om een carpoolplaats aan te leggen in de buurt van zijn woning. Als het toch nodig is om een carpoolplaats aan te leggen, is het volgens hem beter om deze bij dat knooppunt aan te leggen. Ook vreest hij voor criminele en overlastgevende activiteiten op de carpoolplaats.

2.19.1. De minister stelt zich op het standpunt dat gelet op de loopafstanden, ruimtegebruik, lijnvoering, openbaar vervoer, sociale veiligheid en hinder voor de omgeving de Legedijk de beste locatie is voor het aanleggen van een carpoolplaats met bushalte. De carpoolplaats is naast een openbaar vervoer overstaplocatie bij Werpsterhoek en een park&bike locatie nabij het centrum van Leeuwarden één van de alternatieven om te stimuleren dat mensen niet met de auto het centrum van Leeuwarden in hoeven, maar kunnen kiezen voor openbaar vervoer, carpoolen of de fiets.

2.19.2. De carpoolplaats zal bestaan uit 34 parkeerplaatsen. De kortste afstand van de carpoolplaats tot de woningen van [appellant sub 1] en [appellant sub 5] is ongeveer 165 meter. Door de aanplant van struiken zal het directe zicht vanuit de woningen van [appellant sub 1] en [appellant sub 5] op de carpoolplaats worden onttrokken. In het deskundigenbericht is vermeld dat de carpoolplaats is gelegen in de loze ruimte nabij de aansluitingen van Wirdum op de nieuwe Rijksweg 31 waardoor [appellant sub 1] en [appellant sub 5] nagenoeg geen extra verlies van het vrije uitzicht zullen ondervinden. In het deskundigenbericht wordt het standpunt van de minister onderschreven dat gelet op de aansluitingen met de Rijksweg 31, de aanleg van een bushalte en de afstand ten opzichte van de woonbebouwing de locatie waar de carpoolplaats is gelegen, een geschikte locatie is. Er is geen aanleiding het deskundigenbericht in zoverre onjuist te achten.

[appellant sub 1] en [appellant sub 5] hebben niet aannemelijk gemaakt dat de aanleg van de carpoolplaats en de bushalte leidt tot een zodanige aantasting van het woon- en leefklimaat bij hun woningen, dat de minister om die reden het belang bij aanleg van carpoolplaats niet heeft mogen laten prevaleren. Het feit dat [appellant sub 1] en [appellant sub 5] een voorkeur hebben voor een andere locatie en een andere afweging van de belangen voorstaan, is voor de Afdeling onvoldoende om tot het oordeel te komen dat de afweging van de minister over de carpoolplaats zodanig onevenwichtig is dat de minister het tracébesluit niet heeft kunnen nemen.

De beroepsgronden falen.

Brug bij De Zwette

2.20. Stichting BIM en [appellant sub 7 A] betogen dat de aanleg van de brug bij De Zwette een onaanvaardbare aantasting van het open landschap met zich brengt. Volgens hen was een aquaduct beter geweest om de openheid en weidsheid van gebied te behouden en had de minister niet alleen vanuit financiële overwegingen mogen kiezen voor een brug. Bovendien zal volgens hen met name de verlichting van de brug bij De Zwette verstoring van het landschap en vleermuizen met zich brengen.

2.20.1. De minister heeft zich op het standpunt gesteld dat vanuit landschappelijke overwegingen is gekozen voor een brug over De Zwette, omdat de noordkant van de Rijksweg 31 toekomstig stedelijk gebied is en de Rijksweg 31 dan de stadsrand van Leeuwarden markeert. Daarnaast stelt de minister dat de kosten van een aquaduct, zoals Stichting BIM en [appellant sub 7 A] wensen, aanmerkelijk hoger zijn dan van een brug, zodat ook om die reden niet is gekozen voor een aquaduct. Dit getuigt naar het oordeel van de Afdeling niet van een onredelijke belangenafweging van de minister.

2.20.2. De minister heeft naar voren gebracht dat het tracé van de Rijksweg 31 alleen wordt

verlicht op plaatsen waar dit nodig is vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen of ter oriëntatie op aansluitingen en verkeersknooppunten. Volgens de minister is het niet bedoeling dat de brug bij De Zwette zal worden voorzien van verlichting, aangezien de brug is gelegen in een nagenoeg rechte weg. De Afdeling acht aannemelijk dat de door de Stichting BIM en [appellant sub 7 A] gevreesde verstoring door verlichting van de brug zich niet zal voordoen.

De beroepsgrond faalt.

Onderzoek naar geluid

2.21. Stichting BIM en [appellant sub 7 A] betogen dat in de uitgevoerde geluidonderzoeken ten onrechte niet is berekend welke geluidbelasting optreedt buiten de zone van de weg.

2.21.1. In artikel 87d, eerste lid, van de Wet geluidhinder is bepaald waarnaar akoestisch onderzoek moet worden gedaan bij het voorbereiden van de aanleg van een hoofdweg. Er moet, kort weergegeven en voor zover hier van belang, onderzoek worden gedaan naar de geluidbelasting van woningen binnen de zone van de weg en de doeltreffendheid van maatregelen ter beperking van de geluidbelasting van die woningen. Gelet hierop is het voor de uitvoering van de Wet geluidhinder niet nodig om onderzoek te doen naar de geluidbelasting die buiten de zone van de weg optreedt.

De beroepsgrond faalt.

Onderzoek naar luchtkwaliteit

2.22. Stichting BIM en [appellant sub 7 A] betogen dat de reikwijdte van het luchtkwaliteitonderzoek onvoldoende is.

2.22.1. In paragraaf 5.2 van het deskundigenbericht wordt geconcludeerd dat de reikwijdte van het luchtkwaliteitonderzoek voldoet aan de daarvoor gestelde eisen in de Tracéwet. Ter zitting hebben Stichting BIM en [appellant sub 7 A] verklaard dat zij deze conclusie in het deskundigenbericht over de toereikendheid van het luchtkwaliteitsonderzoek niet betwisten.

De beroepsgrond faalt.

Veiligheid aquaducten

2.23. Milieudefensie betwijfelt of de aquaducten die in het tracé worden aangelegd veilig zijn. Zij voert daartoe aan dat door de aanleg van de aquaducten mensen bij calamiteiten niet snel genoeg de stad kunnen verlaten. Tevens vreest zij dat de aquaducten lek raken.

2.23.1. De minister stelt zich op het standpunt dat water op de rijbaan vanwege overstromingen, overvloedige regenval of lekkage van het aquaduct een beperkt risico is dat wordt ondervangen door eisen die gesteld worden aan dergelijke bouwwerken. Verder brengt de minister naar voren dat in overleg met de hulpdiensten een aanvals- en vluchtplan is opgesteld. Voorzieningen die voor hulpdiensten noodzakelijk zijn voor een snelle ontruiming en goede calamiteitenbestrijding worden meegenomen in het ontwerp. Daarbij wordt aandacht besteed aan voldoende vluchtruimte, watertappunten voor de brandslangen en noodverlichting, aldus de minister.

2.23.2. Het standpunt van de minister wordt in het deskundigenbericht onderschreven. Er is geen aanleiding het deskundigenbericht in zoverre onjuist te achten. Gelet hierop ziet de Afdeling in hetgeen Milieudefensie heeft aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de aanleg van de aquaducten.

De beroepsgrond faalt.

Overige beroepsgronden per appellant

[appellanten sub 2]

2.24. [appellanten sub 2] voeren aan dat door de aanleg van de nieuwe Westelijke invalsweg hun bedrijfspanden niet langer zichtbaar zijn vanaf de weg. Zij pleiten ervoor om de huidige Westelijke invalsweg te behouden en hebben een alternatieve oplossing voorgesteld.

2.24.1. [appellanten sub 2] exploiteren aan de [locatie 3] te [plaats] twee bedrijven. De bedrijven verkopen woonkamer- en badkamerartikelen, wand- en vloer- en raambekleding alsmede woonaccessoires. Vanaf de huidige Westelijke invalsweg zijn de bedrijfspanden zichtbaar en passeren de auto's de panden aan de voorzijde.

2.24.2. Het tracébesluit voorziet onder meer in een nieuwe verbinding vanaf de aansluiting met Rijksweg 31 tot aan de Fahrenheitweg/Newtonlaan in Leeuwarden. Deze nieuwe verbinding wordt de Westelijke invalsweg genoemd. De huidige Westelijke invalsweg wordt vanwege deze nieuwe verbinding aan het verkeer onttrokken. Door deze verlegging van de Westelijke invalsweg zijn de bedrijfspanden van [appellanten sub 2] niet meer zichtbaar vanaf de weg en zullen minder auto's de bedrijfspanden aan de voorzijde passeren.

2.24.3. [appellanten sub 2] hebben niet aannemelijk gemaakt dat de omstandigheid dat de bedrijven niet meer direct zichtbaar zijn vanaf de weg een zodanige omzetting tot gevolg heeft dat voortzetting van de bedrijven niet meer mogelijk is. De Afdeling ziet dan ook geen grond voor het oordeel dat de minister om die reden bij afweging van de betrokken belangen had moeten besluiten tot een andere aansluiting op de Rijksweg 31. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat [appellanten sub 2] ingevolge artikel 20d van de Tracéwet samen met de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 (hierna: de Regeling Nadeelcompensatie), aanspraak kunnen maken op een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding van de minister, indien zij schade lijden die redelijkerwijs niet of niet geheel te hunnen laste behoort te blijven.

De beroepsgrond faalt.

[appellant sub 6]

2.25. [appellant sub 6] stelt dat hij door de aanleg van de Rijksweg 31, wordt afgesneden van de toegangsweg tot het dorp Deinum en het openbaar vervoer en daardoor ernstig in zijn bedrijfsvoering wordt belemmerd. Hij voert aan dat onduidelijk is of het aquaduct bij het Van Harinxmakanaal geschikt is voor landbouwverkeer. Indien dit niet het geval is, verwacht hij veel oponthoud en omrij schade. Ook vreest hij dat zijn gronden zullen worden aangewezen voor de compensatie van het weidevogelgebied en dat daardoor zijn bedrijfsvoering in de toekomst onmogelijk wordt. De Regeling Nadeelcompensatie is naar zijn mening ontoereikend om de schade van bedrijfsbeëindiging te vergoeden.

2.25.1. [appellant sub 6] heeft een melkveehouderij aan de [locatie 4] te [plaats]. Tussen de gronden van [appellant sub 6] en het dorp Deinum ligt het Van Harinxmakanaal. Op dit moment kan het bedrijf van [appellant sub 6] vanuit het dorp Deinum via de brug over het Van Harinxmakanaal worden bereikt. Het tracébesluit voorziet erin dat een aquaduct in het Van Harinxmakanaal wordt aangelegd en dat de bestaande beweegbare brug in de Hegedyk wordt gesloopt.

2.25.2. De minister heeft in zijn verweerschrift verklaard dat het aquaduct bij het Van Harinxmakanaal toegankelijk is voor landbouwverkeer. In bijlage 50 bij het deskundigenbericht is vermeld dat [appellant sub 6] om van het dorp Deinum bij zijn percelen te komen, in de nieuwe situatie ongeveer 2,9 kilometer moet omrijden. De minister heeft naar voren gebracht dat door de aanleg van de Rijksweg 31 het (landbouw)verkeer niet meer hoeft te wachten bij de kruising van de Hegedyk/It Aldlân en de bestaande rijksweg, aangezien dit deel van de bestaande rijksweg wordt opgeheven. Volgens de minister levert deze wijziging tijdswinst op. [appellant sub 6] heeft niet aannemelijk gemaakt dat het omrijden via het aquaduct zodanige negatieve bedrijfsgevolgen met zich brengt dat moet worden geoordeeld dat de minister om die reden niet in redelijkheid tot vaststelling van het tracébesluit heeft kunnen komen.

2.25.3. De vrees van [appellant sub 6] voor aanwijzing van zijn gronden voor de compensatie van weidevogels is ongefundeerd nu de minister erop heeft gewezen dat de compensatiegronden op basis van vrijwilligheid zullen worden aangewezen en ter zitting heeft verklaard dat de gronden

van [appellant sub 6] niet zullen worden aangewezen als gebieden ter compensatie van de weidevogels. Anders dan [appellant sub 6] meent, leidt de in het tracébesluit opgenomen compensatieregeling niet tot een onvrijwillige beëindiging van zijn bedrijf.

2.25.4. De beroepsgronden falen.

Stichting Popta-Gasthuis

2.26. Stichting Popta-Gasthuis betoogt - kort gezegd - dat door de aanleg van de Rijksweg 31 haar (landbouw)gronden, die zij verpacht aan agrariërs, minder goed bereikbaar zijn. Zij voert aan dat uit het tracébesluit niet blijkt hoe de gronden met landbouwverkeer kunnen worden ontsloten. Haar pachters worden door het tracébesluit ernstig in hun bedrijfsvoering geschaad. In dit kader voert zij aan dat het beter is om een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen in het verlengde van de zuidelijke toegangsweg van het vliegveld. Dit alternatief is volgens haar onvoldoende onderzocht. Verder voert zij aan dat bij de gronden van pachter [pachter 1] een veetunnel onder de Rijksweg 31 moet worden aangelegd om de graslanden te kunnen beweiden. Ook zullen de gronden van pachter [pachter 2] minder goed bereikbaar worden. Voorts voert zij nog aan dat de minister niet mag verwijzen naar de ruilverkaveling "Baarderadeel", maar zelfstandig een afweging omtrent de ontsluiting moet maken.

2.26.1. Vaststaat dat de bereikbaarheid van de gronden van Stichting Popta-Gasthuis afneemt en dat de pachters voor het bereiken van hun gronden zullen moeten omrijden. De minister heeft in het verweerschrift uiteengezet dat alle landbouwgronden van de Stichting Popta-Gasthuis ontsloten worden en kunnen worden gebruikt voor beweiding, onder meer via een viaduct dat voor landbouwverkeer is opengesteld. Ter zitting heeft de minister erop gewezen dat in artikel 1.2, zevende lid, van het tracébesluit is bepaald dat de ontsluiting van de gronden is gewaarborgd. De minister stelt zich op het standpunt dat het voor de ontsluiting van de gronden niet nodig is om te kiezen voor een alternatieve ontsluitingsweg in aansluiting op de weg naar het vliegveld. Verder zijn er volgens de minister onderhandelingen gaande over de mogelijkheden tot grondenruil en de mogelijkheden tot vergoeding van mogelijke schade die verband houdt met de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de weg.

2.26.2. Er bestaat geen grond voor het oordeel dat het tracébesluit niet duidelijk is, aangezien in artikel 1.1 van het tracébesluit per deeltraject de wijzigingen zijn beschreven en in artikel 2 de bijkomende infrastructurele voorzieningen zijn vermeld. Deze zijn tevens weergegeven op de bij het tracébesluit behorende kaarten.

De minister heeft, anders dan Stichting Popta-Gasthuis naar voren heeft gebracht, een eigen afweging gemaakt over de ontsluiting van de gronden en daarbij niet alleen gewezen op de ruilverkaveling "Baarderadeel". De minister heeft verklaard dat ervoor wordt gezorgd dat alle gronden kunnen worden bereikt, en dit in artikel 1.2, zevende lid, van het tracébesluit vastgelegd. Hetgeen Stichting Popta-Gasthuis aanvoert, geeft geen aanleiding voor het oordeel dat desondanks niet zal worden voorzien in een toereikende ontsluiting van de desbetreffende gronden. Ook overigens heeft Stichting Popta-Gasthuis niet aannemelijk gemaakt dat het tracébesluit zodanige negatieve bedrijfsgevolgen met zich brengt dat moet worden geoordeeld dat de minister om die reden niet in redelijkheid tot vaststelling van het tracébesluit heeft kunnen komen.

De beroepsgronden falen.

[appellant sub 4 A] en anderen

2.27. [appellant sub 4 A] en anderen betogen dat hun gronden ten onrechte worden doorsneden door de aanleg van de Overijsselse laan. Zij menen dat het niet nodig is om de bestaande Overijsselseweg te verleggen. Zij voeren aan dat daardoor gronden met een hoge agrarische waarde verloren gaan. Het tracébesluit is volgens hen in strijd met het rechtszekerheids-, vertrouwens- motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel. Voorts betwisten zij de noodzaak van het fietspad vlak voor de woning van één van hun pachters en het wandelpad dat op een deel van hun gronden wordt aangelegd. Verder voeren zij nog aan dat op de zogenoemde detailkaart nummer 12, die deel uitmaakt van het tracébesluit, ten onrechte is vermeld dat kunstwerknummer 13 aan

de functie zal worden onttrokken.

2.27.1. [appellant sub 4 A] en [appellant sub 4 B] hebben gronden nabij de Loodijk te Wirdum in eigendom. Deze verpachten zij aan [appellant sub 4 C]. [appellant sub 4 C] heeft ook zelf gronden in eigendom en exploiteert op deze gronden een melkveehouderij. Het tracébesluit voorziet in de aanleg van een nieuwe wegverbinding tussen de Rijksweg 31 en de bestaande Overijsselseweg. Deze nieuwe verbinding wordt de Overijsselselaan genoemd. De bestaande Overijsselseweg wordt tussen de aansluiting Werpsterhoek en de aansluiting Jabikswoude aan het verkeer onttrokken. Door deze wijziging van de Overijsselseweg worden de gronden van [appellant sub 4 A] en anderen doorsneden.

2.27.2. De minister stelt zich op het standpunt dat het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en de afwikkeling van het verkeer nodig is om de Overijsselseweg te verleggen. Het is volgens de minister van belang dat het verkeer afkomstig van de Rijksweg 32 wordt gescheiden van het lokale verkeer. Dit standpunt van de minister wordt in het deskundigenbericht onderschreven. Er is geen aanleiding het deskundigenbericht in zoverre onjuist te achten.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 4 A] en anderen hebben aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de minister na afweging van de belangen niet in redelijkheid heeft kunnen oordelen dat de Overijsselseweg verlegd moet worden.

De beroepsgrond faalt in zoverre.

2.27.3. [appellant sub 4 A] en anderen hebben in hun beroepschrift hun stelling dat het tracébesluit in strijd is met het rechtszekerheids-, het vertrouwens- en het motiveringsbeginsel, niet nader onderbouwd. Daarom faalt ook deze beroepsgrond.

2.27.4. Ten aanzien van het fietspad en wandelpad heeft de minister zich op het standpunt gesteld dat bij de keuze voor het bepalen van de locaties van deze paden de kosten, de directheid van de routes en de hinder voor aanwonenden een rol hebben gespeeld. Na het in ogenschouw nemen van deze factoren heeft de minister gekozen voor de locaties voor het fiets- en wandelpad, zoals opgenomen in het tracébesluit. Het feit dat [appellant sub 4 A] en anderen een voorkeur hebben voor een andere locatie en een andere afweging van de belangen maken, is naar het oordeel van de Afdeling geen reden om in dit geval tot de conclusie te komen dat de afweging van de minister om te kiezen voor het fietspad en wandelpad, zoals beschreven in het tracébesluit, zodanig onevenwichtig is dat de minister niet in redelijkheid het tracébesluit heeft kunnen nemen. Overigens is ter zitting gebleken dat [appellant sub 4 A] en anderen en de minister met elkaar zijn overeengekomen dat het fietspad en wandelpad op een andere locatie worden gerealiseerd en dat de minister afziet van de aanleg van het fiets- en wandelpad op de locatie, zoals is vastgelegd in het tracébesluit.

De beroepsgrond faalt in zoverre.

2.27.5. Ten aanzien van kunstwerknummer 13, dat is vermeld op de bij het tracébesluit behorende detailkaart nummer 12, is ter zitting door de minister verklaard dat sprake is van een kennelijke verschrijving. Kunstwerknummer 13 betreft immers een nieuw te bouwen viaduct ten behoeve van de aansluiting met de Overijsselselaan, zoals in tabel 1 van het tracébesluit is vermeld. Het is naar het oordeel van de Afdeling duidelijk dat het niet de bedoeling is om dit nieuw te bouwen viaduct aan zijn functie te onttrekken.

De beroepsgrond faalt.

[appellant sub 10]

2.28. [appellant sub 10] betoogt dat het tracébesluit een ernstige waardedaling van zijn woning tot gevolg heeft, omdat de geluidbelasting bij zijn woning zal toenemen en de kwaliteit van de leefomgeving zal verminderen.

2.28.1. De geluidbelasting op de woning van [appellant sub 10] neemt als gevolg van de aanleg

van de Rijksweg 31 toe. Voor deze woning zijn hogere waarden vastgesteld van 50 en 52 dB op onderscheidenlijk 1,5 meter en 4,5 meter. Voorts blijkt uit het aan het tracébesluit ten grondslag liggende geluidsrapport van januari 2010 dat in overleg met de bewoners van de woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, geluidisolerende maatregelen zullen worden getroffen om de binnenwaarde ingevolge artikel 111a van de Wet geluidhinder te waarborgen. De Afdeling is van oordeel dat de minister in redelijkheid het maatschappelijk belang bij het aanleggen van de weg doorslaggevend heeft kunnen achten. Ten aanzien van de eventuele schade heeft [appellant sub 10] niet aannemelijk gemaakt dat deze van een zodanige omvang zal zijn dat niet in redelijkheid kon worden volstaan met een verwijzing naar de mogelijkheid tot het indienen van een schadeverzoek conform de Regeling Nadeelcompensatie.

De beroepsgrond faalt.

2.29. [appellant sub 10] betoogt dat hij ten onrechte niet is betrokken bij het overleg met de bewoners van de Bredyk over de aanleg van de weg en dat hij ook niet vooraf is geïnformeerd over het overleg.

2.29.1. De minister wijst erop dat in 2008 een inloopavond is georganiseerd voor de bewoners van de Bredyk en dat daarnaast vervolggesprekken hebben plaatsgevonden. Tevens zijn er informatiemarkten georganiseerd in Wirdum en Deinum.

De Afdeling merkt op dat de minister rechtens niet verplicht was tot het houden van deze inloopavonden en informatiemarkten, en evenmin om de belanghebbenden bij het tracébesluit voor deze inloopavonden en informatieavonden persoonlijk uit te nodigen. Hetgeen [appellant sub 10] hieromtrent heeft aangevoerd, kan dan ook niet leiden tot een vernietiging van het tracébesluit.

De beroepsgrond faalt.

Stichting BIM en [appellant sub 7 A]

2.30. Stichting BIM en [appellant sub 7 A] betogen dat door de aanleg van de Rijksweg de ecologische camping van [appellant sub 7 A] nabij zijn woning, minder aantrekkelijk wordt en [appellant sub 7 A] daardoor inkomstenderving zal lijden. Zij vrezen voor het voortbestaan van de camping.

2.30.1. Stichting BIM en [appellant sub 7 A] hebben niet aannemelijk gemaakt, mede gelet op de aanzienlijke afstand tussen de camping en de beoogde weg, dat de aanleg van de Rijksweg 31 zodanige negatieve gevolgen heeft voor de inkomsten die kunnen worden verkregen uit de exploitatie van de camping van [appellant sub 7 A], dat de minister om die reden het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen nemen.

De beroepsgrond faalt.

Conclusie en proceskosten

2.31. Het beroep van [appellant sub 4 A] en anderen is niet-ontvankelijk, voor zover het beroep is ingesteld door [appellant sub 4 C] en voor het overige ongegrond. De overige beroepen zijn geheel ongegrond.

2.32. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van [appellant sub 4 A] en anderen niet-ontvankelijk, voor zover het

beroep is ingesteld door [appellant sub 4 C];

II. verklaart het beroep van [appellant sub 4 A] en anderen voor het overige ongegrond;

III. verklaart de overige beroepen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. M.W.L. Simons-Vinckx en mr. G.N. Roes, leden, in tegenwoordigheid van mr. M.J. van der Zijpp, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Van der Zijpp
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 17 november 2010

262-590.
