

## Uitspraken

ZAAKNUMMER	201209844/1/R4
DATUM VAN UITSPRAAK	woensdag 6 februari 2013
TEGEN	de minister van Infrastructuur en Milieu
PROCEDURESOORT	Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGEBIED	Ruimtelijke-ordeningskamer - Tracé en wegverbreding



201209844/1/R4.  
Datum uitspraak: 6 februari 2013

AFDELING  
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

[appellante A] en [appellante B], beide gevestigd te [plaats],  
appellanten,

en

de minister van Infrastructuur en Milieu,  
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 20 augustus 2012 heeft de minister het tracébesluit "N31 Traverse Harlingen" (hierna: tracébesluit) vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellanten] beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

[appellanten] hebben een nader stuk ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 24 januari 2013, waar [appellante A], vertegenwoordigd door [gemachtigde], en de minister vertegenwoordigd door M. de Hoop zijn verschenen. Voorts is ter zitting het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Harlingen, vertegenwoordigd door H. Runia als partij gehoord.

Overwegingen

1. Het tracébesluit voorziet in de verdubbeling van het bestaande tracé van de N31 door Harlingen over een lengte van 3 km en een verdiepte aanleg over een lengte van 2 km met een aquaduct onder het Van Harinxmakanaal. De bestaande toe- en afritten worden gesaneerd en vervangen door een centrale aansluiting en het gemeentelijke wegennet wordt op deze centrale aansluiting aangepast.

Procedurele aspecten

2. [appellanten] betogen dat de minister niet bevoegd is een tracébesluit vast te stellen strekkende tot het oplossen van de knelpunten op de N31 Traverse Harlingen omdat de N31 volgens hen geen weg van nationaal belang is. Zij stellen dat het oplossen van de knelpunten een lokale prioriteit is en compensatie is voor het annuleren van de Zuiderzeespoorlijn.

2.1. De minister betoogt dat de N31 een hoofdweg van nationaal belang is. Hij verwijst daarnaast naar hoofdstuk 1 van de toelichting bij het tracébesluit.

2.2. Ingevolge artikel 1, eerste lid, van de Tracéwet wordt in deze wet onder hoofdweg verstaan: een auto of autosnelweg van nationaal belang.

2.3. In de Memorie van Toelichting bij de wijziging van artikel 1 van de Tracéwet, waarbij de hiervoor genoemde formulering is ingevoerd (Kamerstukken II 2010/11, 32 377, nr. 17, p. 4-5) staat dat vóór de wijziging naar de huidige tekst een hoofdweg werd gedefinieerd als een hoofdinfrastructuur die weergegeven was op een kaart van indicatieve en limitatieve verbindingen, die behoort tot een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening. Omdat in de meeste wetten het toepassingsbereik niet afhankelijk gemaakt is van een kaart, die geen onderdeel is van de wet zelf en aangezien op de kaarten bij de structuurvisie van het rijk de infrastructuur van nationaal belang is weergegeven, achtte de wetgever het mogelijk en wenselijk om het toepassingsbereik van de Tracéwet in de wet zelf te bepalen. Daarvoor is de term nationaal belang in de wet opgenomen. Voor hoofdwegen gaat het om vrijwel alle A-wegen en een aantal N-wegen. De wijziging heeft niet ten doel het toepassingsbereik van de Tracéwet te verruimen of te verkleinen, slechts om het toepassingsbereik niet afhankelijk te laten zijn van vermelding van de verbinding op een structuurvisiekaart.

2.4. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte die op 12 maart 2012 is vastgesteld, is het landelijk hoofdwegennetwerk weergegeven. Deze structuurvisie geeft een handvat voor de beoordeling of sprake is van een weg van nationaal belang. Op de kaart in bijlage 3 van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de N31 als onderdeel van het hoofdwegennetwerk opgenomen. Gelet hierop en omdat met het wijzigen van de definitie geen wijziging is beoogd ten aanzien van het toepassingsbereik van de Tracéwet, heeft de minister de N31 in redelijkheid als hoofdweg kunnen aanmerken en is hij, in zoverre, bevoegd een tracébesluit vast te stellen voor de wijziging van deze weg.

3. [appellanten] betogen dat het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit ten onrechte niet door de minister van Verkeer en Waterstaat tezamen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is vastgesteld.

3.1. De minister betoogt dat de minister op grond van de Tracéwet en als gevolg van de herindeling van de ministeries bevoegd was het tracébesluit en het ontwerp-tracébesluit te nemen.

3.2. Ingevolge artikel 2, tweede lid van de Tracéwet zoals deze luidde ten tijde van de aanvangsbeslissing N31 Harlingen van 22 augustus 2009, wordt een beslissing om de procedure ten aanzien van de aanleg of wijziging van een hoofdweg aan te vangen, [...] genomen door de minister in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Ingevolge het derde lid van dit artikel wordt in de beslissing, bedoeld in het tweede lid, [...] aangegeven of het ontwerp-tracébesluit [...] en het tracébesluit [...] worden vastgesteld door de minister in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dan wel door de minister.

3.3. Ingevolge artikel 1, aanhef en eerste lid, onder a, van de Tracéwet, zoals deze ten tijde van het nemen van het ontwerp-tracébesluit luidde, wordt in deze wet onder de minister verstaan: de minister van Verkeer en Waterstaat.

Ingevolge artikel 11, eerste lid, wordt het ontwerp-tracébesluit vastgesteld door de minister in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dan wel door de minister.

Ingevolge artikel 6, van het Besluit opheffing van de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat en instelling van een ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna: het Besluit), wordt de minister van Infrastructuur en Milieu belast met de behartiging van alle aangelegenheden die voor 14 oktober 2010 waren opgedragen aan de minister van Verkeer en Waterstaat en aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, met uitzondering van de aangelegenheden die in het Besluit aan

andere ministers zijn overgedragen. De bevoegdheid tot het nemen van het tracébesluit behoort niet tot één van de aangelegenheden die aan de andere ministers zijn overgedragen.

3.4. Ingevolge artikel 1, eerste lid, van de Tracéwet zoals deze luidde ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit, wordt in deze wet onder de Minister verstaan: de minister van Infrastructuur en Milieu. Ingevolge artikel 9 wordt het tracébesluit vastgesteld door de minister.

3.5. Bij besluit van 22 augustus 2009 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer besloten een aanvang te nemen met de procedure om te komen tot een betere en veiligere doorstroming van het verkeer op de N31 Harlingen. In dit besluit staat dat de minister van Verkeer en Waterstaat samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de besluiten zal nemen voor de delen die onder de Tracéwet vallen.

3.6. De minister van Infrastructuur en Milieu was ten tijde van het vaststellen van het ontwerp-tracébesluit bevoegd dit besluit te nemen, nu gelet op artikel 11 in samenhang met artikel 1, aanhef en eerste lid, onder a, van de Tracéwet en artikel 6 van het Besluit opheffing en instelling ministeries, met ingang van 14 oktober 2010 de behartiging van de aangelegenheden wat betreft het ontwerp-tracébesluit, die voorheen bij de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer berustten, zijn overgedragen aan de minister van Infrastructuur en Milieu. De minister was, gelet op artikel 9, in samenhang met artikel 1, bevoegd het tracébesluit te nemen.

Het betoog faalt.

4. [appellanten] betogen dat ten onrechte geen startnotitie is opgesteld waarin het probleem en het beleidsvoornemen wordt omschreven en waarin staat welke aspecten in de milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.) zullen worden onderzocht en op welke wijze.

4.1. Ingevolge artikel 2a van de Tracéwet, zoals deze luidde ten tijde van de aanvangsbeslissing N31 Harlingen van 22 augustus 2009, is hoofdstuk 2 waarin de procedure ten aanzien van de trajectnota en de standpuntbepaling van de minister zijn voorgeschreven, alleen van toepassing op de aanleg van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, aanhef en onder a.

4.2. Nu het tracébesluit ziet op een wijziging van een hoofdweg, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, aanhef en onder b, van de Tracéwet, zoals dat luidde ten tijde van de aanvangsbeslissing, was hoofdstuk 2 van de Tracéwet niet van toepassing en behoefde geen startnotitie te worden opgesteld.

Milieueffectrapportage

5. [appellanten] betogen dat ten onrechte geen toetsingsadvies aan de commissie voor de m.e.r. is gevraagd. Bij de voorbereiding zijn ten onrechte de stukken met betrekking tot de m.e.r. niet ter inzage gelegd en is geen gelegenheid geboden tot het indienen van zienswijzen. Tevens stellen zij dat de watertoets ontbreekt.

5.1. De minister stelt dat de m.e.r. is uitgevoerd overeenkomstig de eisen gesteld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer, in samenhang met de Chw. Omdat het tracébesluit staat vermeld in bijlage II bij de Chw heeft geen advies van de commissie voor de m.e.r. gevraagd te worden. Wat betreft de watertoets verwijst de minister naar het deelrapport Water van het milieueffectrapport (hierna: het MER) en naar artikel 10 van het Tracébesluit en paragraaf 7.2 van de toelichting. Hierin is de uitkomst van de watertoets en de maatregelen die daaruit voort zijn gekomen omschreven.

5.2. Ingevolge artikel 1.11, aanhef en onder b, van de Chw is indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt opgesteld ten behoeve van een besluit, artikel 7.32, vijfde lid van die wet niet van toepassing.

Zoals onder 3.1 is overwogen, is de Chw op het tracébesluit van toepassing. Het vereiste dat advies wordt ingewonnen van de commissie voor de m.e.r., dat voortvloeit uit artikel 7.32, vijfde lid, van de Wet milieubeheer, geldt daarom niet voor het tracébesluit. De minister behoeft daarom geen advies van de commissie voor de m.e.r. in te winnen. Het betoog faalt.

5.3. Op 15 september 2010 is een kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van het MER in de Staatscourant gepubliceerd, Van 15 september 2010 tot 12 oktober 2010 hebben de stukken ter inzage gelegen en is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen.

Op 12 januari 2012 is een kennisgeving van de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit en het MER gepubliceerd. Het ontwerp-tracébesluit en het MER zijn van 13 januari tot en met 23 februari 2012 ter inzage gelegd. Een ieder is in de gelegenheid gesteld gedurende deze termijn een zienswijze in te dienen.

In het rapport "MER/OTB N31 Traverse Harlingen, Deelrapport Water" van Royal Haskoning van 20 april 2012 is de watertoets uitgevoerd.

Voor zover [appellanten] betogen dat de stukken niet ter inzage zijn gelegd en dat geen gelegenheid is geboden zienswijzen in te dienen en voor zover zij betogen dat geen watertoets is uitgevoerd, mist het betoog, gelet op het voorgaande, feitelijke grondslag.

#### Alternatieven

6. De Afdeling stelt voorop dat de vaststelling van een tracébesluit een belangenafweging vergt, waarbij, naast ruimtelijke belangen, ook politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol spelen. Bij deze afweging, waarbij ook de voor- en nadelen van alternatieven dienen te worden betrokken, heeft de minister beleidsvrijheid. De rechter heeft niet tot taak om de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend, naar eigen inzicht vast te stellen. De rechter kan slechts concluderen dat de door de minister te maken belangenafweging in strijd is met artikel 3:4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen, dat de minister niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen.

6.1. [appellanten] betogen dat ten onrechte niet is gekozen voor een alternatief waarbij de op- en afrit ter hoogte van de [locatie] in stand blijft. Dit alternatief leidt tot een lagere belasting van het bebouwde en bewoonde gebied en er wordt minder kostbare ruimte in beslag genomen. Het tracébesluit voorziet niet in een goede afweging van de in het geding zijnde ruimtelijke belangen. Daartoe voeren zij aan dat het bedrijf aan de [locatie] wordt afgesneden van de N31 en dat geen rekening is gehouden met het feit dat de oprit belangrijk is voor de bedrijfsvoering van de aan weerszijden van de N31 gevestigde bedrijven. Door het verdwijnen van de op- en afrit zal het bestemmingsverkeer een omweg moeten maken door woongebieden. De geprojecteerde centrale aansluiting zal volgens hen leiden tot een extra belasting van de nabij gelegen en de in de toekomst visie omschreven nog te ontwikkelen woongebieden.

6.2. De minister betoogt dat aan het besluit een zorgvuldige belangenafweging ten grondslag ligt. De minister verwijst naar paragraaf 1.1 van de toelichting bij het tracébesluit en het rapport "Verkenning N31, flessenhals Harlingen" dat door de provincie Fryslân, de gemeente Harlingen en Rijkswaterstaat Noord Nederland is opgesteld. De positieve effecten op de verkeersveiligheid en duurzaamheid en financiële afwegingen hebben de doorslag gegeven te kiezen voor een verdiepte ligging van de N31 met een nieuwe centrale aansluiting op het omliggende wegennet waarbij de bestaande oprit op de N31 ter hoogte van de [locatie] komt te vervallen. Door de centrale aansluiting worden de verkeersstromen gebundeld en wordt het aantal omrijbewegingen op het onderliggende wegennet beperkt. Door het beperken van het aantal op- en afritten neemt de verkeersveiligheid op de N31 toe. Voor een duidelijke wegenstructuur waarin het aantal afgelegde kilometers afneemt, is het wenselijk de bestaande halve aansluitingen, die ver uit elkaar liggen, samen te voegen. De nieuwe centrale aansluiting is onderdeel van de nieuwe gemeentelijke verkeersstructuur zoals vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan. De nieuwe verbindingswegen naar de centrale aansluiting doorkruisen geen toekomstige woningbouwlocatie. De gebieden aansluitend aan de nieuwe verbindingswegen krijgen een gemengd karakter van bedrijven, kantoren en voorzieningen, aldus de minister.

Het door [appellanten] voorgestelde alternatief, waarbij de aansluitingen aan weerszijden van de N31 worden behouden, vormt volgens de Minister geen goed alternatief voor de centrale aansluiting. Door de verdiepte aanleg van de N31 is dit alternatief te kostbaar en doordat geen aansluiting aan beide zijden van de N31 voor beide richtingen van de N31 mogelijk is, zal ook bij het door [appellanten] voorgestelde alternatief sprake zijn van omrijbewegingen. Per saldo levert de centrale aansluiting binnen Harlingen minder afgelegde kilometers op.

6.3. Ter hoogte van de [locatie] bevindt zich een oprit voor verkeer in de richting van Leeuwarden. De afrit voor verkeer uit de richting Leeuwarden ligt aan de andere zijde van de N31. Om vanaf die afrit de [locatie] te bereiken, moet worden omgereden via het viaduct onder de N31. De oprit voor verkeer in de richting van de afsluitdijk en de afrit voor verkeer uit de richting van de Afsluitdijk bevinden zich op een grotere afstand van [locatie] dan de geplande centrale aansluiting.

In de toelichting bij het tracébesluit staat in paragraaf 1.1 dat de doorsnijding van de N31 tot knelpunten leidt op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. De weg is in de huidige situatie niet duurzaam veilig ingericht en het kwaliteitsniveau van de weg is in Harlingen laag ten opzichte van de overige delen van de hoofdverbinding A31/N31 wat tot problemen leidt voor de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en economie. In paragraaf 2.2. staat dat bij een ongewijzigde situatie voor het wegvak Harlingen Noord - Midlum in 2020 ter hoogte van de Koningsbrug geen sprake meer is van ongestoorde doorstroming en vooral in de spitsuren sprake zal zijn van langzaam rijdend en stilstaand verkeer. Door het verbreden en verdiepen van de N31 worden de knelpunten voor de verkeersafwikkeling weggenomen.

6.4. Om de rechtmatigheid van de keuze van de minister voor de in het tracébesluit voorziene wijziging van de bestaande weginfrastructuur aan te tasten, is onvoldoende dat wordt gewezen op andere mogelijk aanvaardbare oplossingen, maar moet aannemelijk worden gemaakt dat de keuze van de minister redelijke gronden ontbeert. In aanmerking genomen de weerlegging van de minister op dit punt, ziet de Afdeling in hetgeen [appellanten] daarover hebben aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar alternatieven.

De Afdeling acht op grond van het door de minister gestelde en de in de toelichting bij het tracébesluit opgenomen verkeersgetallen aannemelijk dat de in het tracébesluit voorziene verbreding en verdieping van de N31 en de aanleg van een centrale aansluiting ook op de langere termijn het functioneren van het weggennet op het traject en het onderliggende weggennet verbetert. De minister heeft de infrastructurele maatregelen ter vermindering van de verkeerscongestie op de N31 en de gevolgen daarvan voor onder meer de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving, in redelijkheid nodig kunnen achten. [appellanten] hebben niet aannemelijk gemaakt dat de minister ten aanzien van de belasting van de wegen en de invloed op de omgeving een onredelijke afweging heeft gemaakt.

## Natuur

7. [appellanten] betogen dat een passende beoordeling in het kader van Natura 2000 nodig is en dat ten onrechte geen aandacht aan het nabij gelegen Natura 2000-gebied en de EHS is besteed.

7.1. De minister stelt dat de [locatie] in Harlingen, waarvan [appellante A] eigenaar is en op welk adres [appellante B] een autowasserij exploiteert, is gelegen in het stedelijk gebied van Harlingen op een afstand van 1200 meter van het Natura 2000-gebied de Waddenzee en daarvan afgescheiden wordt door de N31, stedelijk gebied en de 10 meter hoge Westerzeedijk. De EHS ligt op 1300 meter van de [locatie] en wordt daarvan gescheiden door het stedelijk gebied van Harlingen en het ziekenhuis. De minister betoogt dat artikel 1.9 van de Chw in de weg staat aan vernietiging op grond van het op de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nbw 1998) gebaseerde betoog van [appellanten].

7.2. Ingevolge artikel 1.9 van de Chw vernietigt de administratieve rechter een besluit niet op de grond, dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

7.3. De bepalingen van de Nbw 1998 hebben met name ten doel om het algemene belang van bescherming van natuur en landschap te beschermen. Uit de uitspraak van de Afdeling van 13 juli 2011 in zaak nr. 201008514/1/M3 volgt dat de belangen van omwonenden bij het behoud van een goede kwaliteit van hun leefomgeving, waarvan een Natura 2000-gebied deel uitmaakt, zo verweven kunnen zijn met de algemene belangen die de Nbw 1998 beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Nbw 1998 kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen.

Naar het oordeel van de Afdeling strekken de ingeroepen normen van de Nbw 1998 kennelijk niet tot bescherming van de bedrijfseconomische belangen van [appellanten] en anderen bij het behoud van een aansluiting op de N31. Nu de Almenumerweg niet in de onmiddellijke nabijheid van het Natura 2000-gebied of de EHS ligt, bestaat ook geen duidelijke verwevenheid van de individuele belangen bij het behoud van een goede kwaliteit van de directe omgeving met de algemene belangen die de Nbw 1998 beoogt te beschermen. Gelet op het bepaalde in artikel 1.9 van de Chw, zoals dit luidde ten tijde van belang, kan hetgeen over de passende beoordeling of de invloed op het Natura 2000-gebied en de EHS hebben aangevoerd reeds hierom niet tot vernietiging van de bestreden besluiten leiden.

#### Financiële onderbouwing

8. [appellanten] betogen dat de financiële onderbouwing van het trajectbesluit ontbreekt. Ter zitting is door [appellante A] betoogd dat onduidelijk is hoe de gebiedsontwikkeling rond de nieuwe wegenstructuur wordt gefinancierd.

8.1. De minister betoogt dat op basis van de bestuursovereenkomst "Ombouw N31 Traverse Harlingen" van 29 mei 2010 tussen het Rijk, de provincie Fryslân en de gemeente Harlingen (hierna: de bestuursovereenkomst) een taakstellend budget is vastgesteld van 140 miljoen voor de realisatie van het tracébesluit. De provincie Fryslân en de gemeente Harlingen hebben aangegeven garant te staan voor eventuele overschrijdingen van dit budget. Door de voor partijen bindende overeenkomst is de financiële uitvoerbaarheid voldoende onderbouwd, aldus de minister. De aansluiting van het wegennetwerk in Harlingen is onderdeel van het tracébesluit en valt dus binnen deze overeenkomst. De gebiedsontwikkeling rond het wegennetwerk valt niet binnen het tracébesluit en dus ook niet binnen de financiering daarvan.

8.2. In de bestuursovereenkomst is in artikel 6, tweede lid bepaald dat het taakstellend budget € 140 miljoen bedraagt. Het project wordt geheel gefinancierd uit het Regionaal mobiliteitsfonds RSP. In het vierde lid is bepaald dat voor zover het project niet binnen het taakstellend budget kan worden gerealiseerd, de risico's daarvan bij de gemeente Harlingen en de provincie Fryslân liggen.

8.3. Gelet op de ten tijde van het nemen van het bestreden besluit gemaakte afspraken over de financiering, die zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst, is de financiële uitvoerbaarheid van het plan voldoende onderbouwd. [appellanten] hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze afspraken niet voldoen om de financiële uitvoerbaarheid te waarborgen. De gebiedsontwikkeling rondom het tracé maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit zodat de financiële uitvoerbaarheid daarvan, wat daar ook van zij, reeds daarom niet aan de financiële uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat. Het betoog faalt.

#### Strijd met streekplan

9. [appellanten] betogen dat de aanleg van de N31 in strijd is met het streekplan Fryslân 2007 omdat het streekplan niet voorziet in de verdubbeling van de N31 naar een vierbaans autoweg en volgens het streekplan de opwaardering pas in 2020 is gepland. De noodzaak voor het tracébesluit ontbreekt daarom volgens hen.

9.1. De minister betoogt dat rekening is gehouden met het provinciaal beleid. In het provinciaal beleid wordt geanticipeerd op de verdubbeling van de N31 bij Harlingen. Deze ontwikkeling is door het vrijkomen van de gelden voor de Zuiderzeelijn naar voren gehaald. De minister betoogt dat het tracébesluit daarom niet in strijd is met het provinciaal beleid. In het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2006, dat herzien is in 2011 is de uitvoering zoals voorzien in het tracébesluit

opgenomen.

9.2. In het streekplan Fryslân, 'Om de kwaliteit fan de romte' vastgesteld op 13 december 2006 staat dat wordt gestreefd naar een verdere verbetering van de bereikbaarheid van en de doorstroming van het autoverkeer bij Leeuwarden en Harlingen. Daartoe wordt primair ingezet op de versterking van de ontsluitingsas Afsluitdijk - Leeuwarden -Drachten onder andere, bestaande uit het op termijn verdubbelen van de N31 bij Harlingen.

In het in 2011 herziene Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2006 is opgenomen dat het gedeelte van de N31 van de Afsluitdijk tot Harlingen is verdubbeld. In samenhang hiermee zal de verkeersstructuur van Harlingen door de gemeente worden herzien. Realisatie hiervan is voorzien rond 2017.

9.3. De minister is bij vaststelling van een tracébesluit niet gebonden aan provinciaal beleid. De minister dient met dit beleid rekening te houden, hetgeen betekent dat dit beleid in de belangenafweging dient te worden betrokken. Gelet op hetgeen over de verbreding van de N31 en de herziening van de verkeersstructuur in Harlingen in het provinciaal beleid is opgenomen en gelet op hetgeen door de minister is betoogd ten aanzien van het eerder realiseren van de aanpassingen door het vrijkomen van financiering ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het provinciaal beleid onvoldoende bij de belangenafweging is betrokken.

#### Externe veiligheid

10. [appellanten] hebben in hun brief van 10 januari 2013 naar voren gebracht dat de externe veiligheid ter plekke van hun gronden onvoldoende gegarandeerd is doordat geen rekening is gehouden met de vluchtroute voor de gastankauto van het naastgelegen tankstation.

10.1. In de bestaande situatie kan de gastankauto in geval van calamiteiten over het fietspad naar de N33. Na de aanleg van het tracé is de N33 na verwijdering van de oprit echter niet meer toegankelijk als vluchtroute voor de gastankauto. In geval van calamiteiten loopt de vluchtroute over de weg die als ontsluiting dient voor het naastgelegen bedrijventerrein. In het betoog van [appellanten] zijn geen aanknopingspunten gelegen voor het oordeel dat deze vluchtroute nadelige gevolgen heeft voor de externe veiligheid vanwege het tankstation.

11. [appellanten] betogen dat geen rekening is gehouden met de risicozone hoofdvaarwegen op de kruising met het Van Harinxmakanaal en geen onderzoek is gedaan op het gebied van de risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

11.1. De minister verwijst naar het deelrapport externe veiligheid dat onderdeel uitmaakt van het MER. De conclusie van dit rapport is dat het ontwerp voor de N31 voldoet aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

11.2. Uit de circulaire risiconormering volgt dat over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico verantwoording moet worden afgelegd en hierbij de mogelijke cumulatie van meervoudige risicobronnen moet worden betrokken. Nu ten aanzien van het groepsrisico geen overschrijding plaatsvindt van de oriëntatiewaarde en het groepsrisico niet toeneemt, behoefde de minister bij het nemen van het tracébesluit geen verantwoording af te leggen. De minister heeft, gelet hierop, de risicozone hoofdvaarwegen van het Van Harinxmakanaal dan ook buiten beschouwing mogen laten bij de vaststelling van het tracébesluit.

#### Schade

12. [appellanten] betogen dat zij als gevolg van het tracébesluit schade leiden doordat de op- en afrit nabij [locatie] vervalt.

12.1. De minister verwijst wat betreft mogelijke schade in de vorm van omzetvermindering op de mogelijkheid om op grond van artikel 22 van de Tracéwet te verzoeken om vergoeding van de schade als gevolg van het tracébesluit.

12.2. Ingevolge artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet kent de minister indien een belanghebbende ten gevolge van een tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

12.3. De gestelde, niet cijfermatig nader onderbouwde, schade betreft de gevreesde omzetsdaling door de verminderde bereikbaarheid. Gelet op artikel 22 van de Tracéwet kunnen [appellanten] een verzoek om schadevergoeding indienen bij de minister. Voor de Afdeling is niet aannemelijk geworden dat de door hen gestelde schade die het gevolg van het tracébesluit kan zijn, zodanig groot is dat de minister ten aanzien van de eventuele schade niet in redelijkheid met een verwijzing naar de in artikel 22 van de Tracéwet opgenomen schaderegeling heeft kunnen volstaan.

13. Het beroep is ongegrond.

14. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

#### Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

verklaart het beroep ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. M.W.L. Simons-Vinckx en mr. S.J.E. Horstink-von Meyenfeldt, leden, in tegenwoordigheid van mr. T.L.J. Drouen, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Drouen  
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 6 februari 2013

375-725.

---