

ECLI

ECLI:NL:RVS:2012:BX6513

Datum uitspraak

5 september 2012

Inhoudsindicatie

Bij besluit van 21 februari 2011 heeft de minister op grond van artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet het tracébesluit N61 Hoek-Schoondijke vastgesteld. Dit besluit is op 16 maart 2011 ter inzage gelegd.

Volledige tekst

201103752/1/R4.

Datum uitspraak: 5 september 2012

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellante sub 1] en anderen, gevestigd te [plaats],
2. [appellant sub 2], wonend te [woonplaats],
3. [appellante sub 3] en anderen, gevestigd te [plaats],
4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],
5. [appellant sub 5], wonend te [woonplaats],
6. de stichting Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen, gevestigd onderscheidenlijk wonend te [plaats],
7. de vereniging Vereniging Fietzersbond, gevestigd te Utrecht,
8. [appellant sub 8A] en [appellante sub 8B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 8]), wonend te [woonplaats],
9. Vereniging Ondernemersvereniging DES Schoondijke (hierna: DES), gevestigd te Schoondijke, gemeente Sluis,
10. [appellant sub10A] en [appellante sub10B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub10]), wonend te [woonplaats],
11. [appellante sub11A] en anderen en [appellante sub11B] en anderen (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub11]), allen wonend te [woonplaats],

en

de minister van Infrastructuur en Milieu,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 21 februari 2011 heeft de minister op grond van artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet het tracébesluit N61 Hoek-Schoondijke vastgesteld. Dit besluit is op 16 maart 2011 ter inzage gelegd.

Tegen dit besluit hebben [appellante sub 1] en anderen, [appellant sub 2], [appellante sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], de Stichting dorpsraad en anderen, de Fietzersbond, [appellant sub 8], de ondernemersvereniging en anderen, [appellant sub 10] en [appellant sub 11] tijdig beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

De zaak is door een meervoudige kamer van de Afdeling verwezen naar een enkelvoudige.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 13 maart 2012, waar een aantal partijen is verschenen of zich heeft doen vertegenwoordigen. Ook de minister heeft zich ter zitting doen vertegenwoordigen.

Overwegingen

Algemeen

1. Het tracébesluit voorziet in de aanleg en reconstructie van de N61 van Hoek tot Schoondijke en een omleiding ten zuiden en ten westen van Schoondijke. Deze wijziging van de N61 heeft tot doel een oplossing te bieden voor de verkeersveiligheid op de N61 en het onderliggend wegennet. Tevens wordt beoogd de leefbaarheid in Schoondijke te verbeteren. Verder zijn voor verscheidene woningen hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai vastgesteld met de daarbij te treffen geluidbeperkende maatregelen.

Omvang geschil

2. [appellante sub 3] vreest dat verkeersremmers zullen worden aangebracht op de parallelwegen, aangezien in het tracébesluit niet expliciet is vermeld dat deze niet zullen worden aangebracht. Zij voert aan dat deze verkeersremmers belemmerend zijn wanneer zij met grote landbouwvoertuigen over deze wegen moet rijden.

2.1. Het toepassen van verkeersremmers op parallelwegen maakt geen deel uit van het tracébesluit. Of mogelijk in de toekomst wordt besloten verkeersremmers toe te passen valt buiten het bereik van het tracébesluit en kan daarom hier niet aan de orde komen.

Procedurele aspecten

3. De ondernemingsvereniging en anderen betogen dat de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit ten onrechte in de vakantieperiode heeft plaatsgevonden, waardoor het voor hen ondoenlijk was om ter onderbouwing van hun zienswijzen deskundigen te raadplegen.

[appellant sub 5] voert aan dat hij en de inwoners van IJzendijke onvoldoende zijn gehoord en betrokken bij de besluitvorming over de ontsluiting van IJzendijke en de daartoe door de inwoners gedane voorstellen.

3.1. Naar het oordeel van de Afdeling is voldaan aan de wettelijke vereisten ter zake van de kennisgeving van de terinzagelegging. De Tracéwet noch de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) verzet zich tegen het ter inzage leggen van het ontwerp-tracébesluit gedurende een vakantieperiode.

4. De ondernemingsvereniging en anderen, Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen en [appellant sub 5] stellen dat de minister in de Nota van Antwoord de door hen ingediende zienswijzen niet heeft behandeld dan wel zijn reactie op de door hen ingediende zienswijzen

onvoldoende heeft gemotiveerd. Daartoe voeren Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen en [appellant sub 5] aan dat de minister ten onrechte niet is ingegaan op de rapporten van de door hen ingeschakelde deskundigen.

4.1. Naar aanleiding van het ontwerp tracébesluit van 21 juni 2010 zijn 258 zienswijzen naar voren gebracht. Vanwege dit grote aantal heeft de minister er niet voor gekozen om elke ingediende zienswijze afzonderlijk te behandelen, maar om de zienswijzen waarin dezelfde of nagenoeg dezelfde opmerkingen zijn gemaakt samen te voegen. In de Nota van Antwoord zijn de zienswijzen samengevat en per thema gerubriceerd, met behulp van aan de zienswijzen toegekende unieke nummers beantwoord.

4.2. De Tracéwet noch de Awb verzet zich ertegen dat de minister de zienswijzen in de Nota van Antwoord en per thema gerubriceerd, weergeeft en beantwoordt. De minister is in de Nota van Antwoord niet expliciet ingegaan op de overgelegde rapporten, omdat hij deze rapporten heeft beschouwd als nadere aanvulling op de zienswijzen. Dat de minister in de Nota van Antwoord niet afzonderlijk ingegaan op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze, is op zichzelf niet toereikend voor het oordeel dat de minister niet een zorgvuldige belangenafweging heeft gemaakt.

Détournement de pouvoir

5. [appellant sub 5] betoogt dat de minister en de gemeente Sluis gehandeld hebben met het in artikel 3:3 van de Awb neergelegde verbod op détournement de pouvoir door maatregelen voor te stellen om de leefbaarheid in de kern van IJzendijke te verbeteren, maar daaraan de voorwaarde te verbinden dat deze enkel zouden worden gerealiseerd, indien de beroepen tegen het tracébesluit werden ingetrokken.

5.1. De door [appellant sub 5] bedoelde aanvullende maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid in IJzendijke zijn voorgesteld door de gemeente Sluis en maken geen onderdeel uit van het bestreden tracébesluit. [appellant sub 5] heeft geen feiten en omstandigheden naar voren gebracht op basis waarvan het oordeel is gerechtvaardigd dat de minister zijn bevoegdheid tot het vaststellen van het tracébesluit heeft gebruikt voor een ander doel dan waarvoor die is verleend. Geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat het tracébesluit in zoverre strijd is met artikel 3:3 van de Awb.

Milieu-effectrapportage

6. Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen betogen dat de landschapsvisie in de milieu-effectrapportage (hierna: MER) afwijkt van het landschapsplan dat ten behoeve van het tracé is vastgesteld.

6.1. Ingevolge artikel 11, tweede lid, aanhef en onder b, van de Tracéwet bevat het ontwerp tracébesluit ten minste een beschrijving van de wijze waarop de inpassing van de aan te leggen of te wijzigen hoofdweg zal geschieden, en waar dit in redelijkheid niet kan worden verlangd, welke compenserende maatregelen zullen worden getroffen.

6.2. Voor zover het landschapsplan afwijkt van de landschapsvisie in het MER, overweegt de Afdeling, zoals zij reeds eerder heeft overwogen in de uitspraak in zaak met nr. 201008134/1/M2, dat het milieu-effectrapport zelf niet een besluit over een bepaald project inhoudt. Het rapport wordt opgesteld om voldoende milieu-informatie te verzamelen om tot besluitvorming over een project over te gaan. De in die besluitvorming gemaakte keuze hoeft niet volledige overeen te stemmen met de in het milieu-effectrapport beschreven uitvoeringen van het project. Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat de minister het landschapsplan niet ten grondslag kon leggen aan

het tracébesluit.

Noodzaak

7. [appellant sub 4] en de ondernemersvereniging en anderen betwisten de noodzaak van het voorziene tracé bij Schoondijke, omdat de verkeersintensiteit sterk is afgenomen sinds de veerboot bij Vlissingen niet meer toegankelijk is voor auto's.

7.1. Volgens de toelichting bij het tracébesluit zijn er twee hoofdredenen om de N61 te reconstrueren en aan te leggen. In de eerste plaats betreft het, ondanks de reductie van het aantal ziekenhuisgewonden op de bestaande N61, de verkeersveiligheid, nu de risicocijfers voor deze weg ten opzichte van overige rijkswegen in Zeeland structureel hoog zijn. De oorzaak hiervan is volgens de toelichting gelegen in de huidige ligging van de aslijn van de bestaande weg, de geringe wegbreedte en de (te) hoge rijksnelheden. Daarnaast ondervinden de inwoners van Schoondijke geluid- en trillinghinder wegens de bestaande weg die de kern van Schoondijke doorsnijdt. Volgens de minister draagt de aanleg van het deeltraject van de rotonde Schoondijke-N676 (richting Breskens) tot de rotonde Schoondijke-N253 (richting Oostburg) bij aan het halen van de doelstellingen van het tracébesluit.

7.2. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister voldoende aannemelijk gemaakt dat de door hem geschetste problemen zich voordoen. In hetgeen [appellant sub 4] en de ondernemersvereniging en anderen hebben gesteld, acht de Afdeling onvoldoende grond gelegen voor het oordeel dat de geschetste problemen zich ook bij Schoondijke niet voordoen. De minister heeft, gelet hierop, mogen concluderen dat het noodzakelijk is om deze infrastructurele maatregelen te treffen.

8. [appellant sub 8] betoogt dat het huidige verkeersaanbod bij Hoek het voorziene tracé bestaande uit een vierbaansweg en een parallelweg niet rechtvaardigt. In dit verband wijst hij erop dat het tracé ter hoogte van zijn woning overgaat van een vierbaansweg in een tweebaansweg.

8.1. De minister stelt dat de keuze om tussen Hoek en Biervliet te kiezen voor een vierbaansweg voortvloeit uit structureel hoge verkeersintensiteit op dit weggedeelte als ook de verkeersintensiteiten gedurende de zomerperiode. Dat de voorziene vierbaansweg bij Hoek over een lengte van 600 meter wordt uitgevoerd als tweebaansweg, de zogenoemde Braakmanpassage, maakt dat niet anders, nu deze versmalling is ingegeven door de omstandigheid dat op dat deel de ecologische hoofdstructuur wordt doorkruist, aldus de minister.

8.2. De Afdeling is, zoals is overwogen in rechtsoverweging 7.2., van oordeel dat de minister in redelijkheid heeft mogen uitgaan van de noodzaak tot aanleg van het tracé. Dat ter hoogte van woning van [appellant sub 8] het tracé wordt uitgevoerd als tweebaansweg in plaats van een vierbaansweg, is, gezien de daarvoor door de minister gegeven en niet weerlegde onderbouwing, niet toereikend voor het oordeel dat de minister geen doorslaggevende betekenis heeft mogen toekennen aan de met het voorliggende tracébesluit beoogde oplossing van de door hem geschetste problematiek.

Verkeersgegevens

9. Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen betogen dat uit de door hen ingediende deskundigenrapporten blijkt dat een groot verschil in verkeersintensiteit bestaat tussen de wegvakken van de N61 ten oosten en ten westen van de rotonde bij Biervliet. Verder heeft de minister volgens Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen de verkeersintensiteiten op het traject Biervliet-Hoek te hoog ingeschat en is de minister uitgegaan van een te positieve

verwachting over de verschuiving van het verkeer van het onderliggend wegennet naar de N61. Daarnaast wordt betwijfeld of de minister van juiste verkeersintensiteiten in de zomermaanden is uitgegaan. Volgens de rapporten, opgesteld door Magrid, kan voor de verkeersintensiteiten beter uitgegaan worden van de tellingen uit 2008. De minister heeft, gelet hierop, niet tot een evenwichtige afweging van de alternatieven kunnen komen, aldus Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen.

9.1. In bijlage 8 van het tracébesluit wordt ingegaan op de uitgangspunten van de verkeersberekeningen. Daarin is vermeld dat voor de berekening van de verkeersprognose gebruik is gemaakt van het verkeersmodel Zeeland. Het verkeersmodel Zeeland heeft als basisjaar 2000 en als toekomstjaar 2020. Uitgangspunt voor de autonome ontwikkeling voor het wegennet van 2010 is het bestaande wegennet in 2006 uitgebreid met de uitvoeringsprojecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, de Speedwet Wegverbreding alsmede de vastgestelde uitbreidingsplannen van het regionale wegennet. In de aanvulling op het MER van 8 juni 2010 is in hoofdstuk 4 vermeld dat in 2008 de verkeersprognoses voor alle alternatieven uit de trajectnota/MER van 2000 zijn geactualiseerd. In de zonering van het verkeersmodel is ook België inclusief het havengebied als invloedsgebied voor het project gemodelleerd. Tevens is in de toedeling van het verkeer aan het netwerk rekening gehouden met de capaciteitsbeperkingen, kruispuntweerstand en routekeuze effecten.

De sociaaleconomische gegevens die zijn gehanteerd, waaronder de ontwikkeling van het aantal inwoners, autobezit, arbeidsplaatsen, prijzen van mobiliteit en inkomens, zijn gebaseerd op het European Coördination scenario van het Centraal Planbureau. De gegevens voor woningbouwlocaties en werkgelegenheid in Zeeland zijn na overleg met de provincie tot stand gekomen. De gegevens van de overige provincies zijn afkomstig van de Landelijk Modelstelsel-dataset, aldus bijlage 8 van de toelichting bij het tracébesluit.

9.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen, in onder meer de uitspraak van 3 december 2008 in zaak nr. 200703693/1 (www.raadvanstate.nl), geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid.

De - door de Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen niet betwiste - stellingname van de minister, dat een verklaring voor het verschil in verkeersintensiteiten ten oosten en ten westen van de rotonde bij Biervliet is dat ten oosten er meer arbeidsplaatsen zijn dan ten westen van Biervliet gevoegd bij het gegeven dat de verkeersprognoses zijn gebaseerd op de sociaal economische gegevens die door het Centraal Planbureau zijn vastgesteld in het European Coördination scenario en de minister ter verificatie van de gehanteerde verkeersberekeningen gebruik heeft gemaakt van in de periode 2003 tot en met 2011 verzamelde verkeersgegevens van de provinciale verkeersdienst, leidt de Afdeling tot de conclusie dat geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat de uitkomsten van de met deze modellen berekende verkeersintensiteiten te zeer afwijken van de werkelijkheid. Derhalve bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid in zoverre op dit model heeft mogen baseren.

10. [appellant sub10] en [appellant sub 8] betogen dat de minister van onjuiste verkeersgegevens is uitgegaan. Dit omdat de minister miskent dat vanwege het voorziene tracé het vrachtverkeer richting de haven Oostende - Zeebrugge zal toenemen, aldus [appellant sub10] en [appellant sub 8].

10.1. Anders dan [appellant sub10] en [appellant sub 8] menen, is in de zonering van het verkeersmodel ook België inclusief het havengebied als invloedsgebied voor het project gemodelleerd. Tevens is in de toedeling van het verkeer aan het netwerk rekening gehouden met de capaciteitsbeperkingen, kruispuntweerstand en routekeuze effecten.

De door de minister gemotiveerd bestreden stellingen van [appellant sub10] en [appellant sub 8] over de bij de berekening ten aanzien van de verkeersinfrastructuur gehanteerde uitgangspunten en de verkeersintensiteiten geven de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de uitkomsten van de met dit model berekende verkeersintensiteiten te zeer afwijken van de werkelijkheid.

[appellant sub10] en [appellant sub 8] hebben ook anderszins niet aannemelijk gemaakt dat de gehanteerde modellen zodanige gebreken vertonen dat de uitkomsten hiervan niet als representatief kunnen worden beschouwd. Derhalve bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op dit model heeft mogen baseren.

Alternatieven

Algemeen

11. De vaststelling van een tracébesluit vergt een belangenafweging, waarbij naast ruimtelijke aspecten 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.

12. Om de verkeersveiligheid op de N61 en het onderliggende wegennet en de leefbaarheid in Schoondijke te verbeteren heeft de minister - tegen de achtergrond van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, die zijn uitgewerkt in het handboek Wegontwerp, publicatie 146, van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (hierna: CROW) - gekozen om de N61 aan te leggen deels als een zogenoemde stroomweg waar maximaal 100 kilometer per uur mag worden gereden en deels als een zogenoemde gebiedsontsluitingsweg waar maximaal 80 kilometer per uur mag worden gereden (hierna: het standpuntalternatief). Volgens de toelichting op het tracébesluit wordt het stroomweggedeelte voorzien van een fysieke middenscheiding. Verder worden veel van de gelijkvloerse kruisingen vervangen door zes rotondes. Voor het landbouwverkeer worden vrijwel overal aan beide zijden parallelwegen aangelegd en er komt een vrijliggend fietspad langs het gehele traject, aldus de toelichting.

13. Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen betogen onder verwijzing naar de door hen overgelegde deskundigenrapporten dat de minister ten onrechte het standpuntalternatief heeft verkozen boven de aanleg van een gebiedsontsluitingsweg. Indien de weging van de verschillende aspecten op een juiste wijze had plaatsgevonden, dan was de keuze volgens hen ten gunste van een gebiedsontsluitingsweg uitgevallen. Daartoe wijzen zij op de omstandigheid dat de verkeersveiligheid bij duidelijk te onderscheiden en herkenbare wegtypes meer gebaat is, dan bij een mengvorm van beide wegtypes. De minister is volgens hen ten onrechte afgeweken van de richtlijnen van Duurzaam Veilig. De verwijzing van de minister naar ervaringen met dit wegtype op de N57 tussen Brielle en Stellendam en daarop

gebaseerde risicocijfers laten, voor zover deze al juist zijn, volgens de Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen slechts een marginale vermindering zien van het totaal aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van een gebiedsontsluitingsweg. Zij verwijzen daartoe naar een in hun opdracht opgestelde notitie van Magrid, waaruit volgt dat het verdrijven van het doorgaand autoverkeer van het onderliggend wegennet naar de N61 in het meest gunstige geval zal leiden tot afname van het aantal slachtoffers met 1,2 per jaar. Voorts heeft de minister volgens hen bij de weging van alternatieven, anders dan bij het meest milieuvriendelijke alternatief (hierna: MMA) ten aanzien van de gebiedsontsluitingsweg ten onrechte niet gerekend met zeer open asfalt beton (hierna: ZOAB). Indien dit wel was gebeurd, dan had het desbetreffende alternatief beter gescoord dan het standpuntalternatief. Dit omdat volgens hen de akoestische effecten op het natuurlijk milieu en leefmilieu geringer zijn. Verder is het standpuntalternatief ten opzichte van de gebiedsontsluitingsweg wat betreft de effecten op het landschap te hoog gewaardeerd, omdat met het standpuntalternatief een grotere verhardingsbreedte en verticale middenberm is gemoeid, hetgeen eveneens van invloed is op de kernkwaliteiten van het gebied. Dit heeft de minister volgens hen miskend. Daarnaast is huns inziens van een verkeerde wegvakbreedte uitgegaan. Tot slot ontbreekt een kosten- en batenanalyse voor de verschillende alternatieven, aldus de Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen.

13.1. De minister heeft gekozen voor een mengvorm van wegtypen, waarbij de N61 deels wordt aangelegd als gebiedsontsluitingsweg en deels wordt gereconstrueerd als stroomweg. De minister heeft bij de keuze voor de vormgeving van de weg de landschappelijke inpassing van de weg en daarbij het voorkomen van ongelijkvloerse kruisingen van belang geacht. De minister heeft de uitgangspunten van Duurzaam Veilig niet rigide willen toepassen, maar maatwerk willen leveren. Hij stelt dat elk wegtype op zichzelf beschouwd, is vorm gegeven volgens en voldoet aan de deze uitgangspunten. Deze uitgangspunten houden in dat het wegennet is onderverdeeld in erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Bij het ontwerpen van de weg wordt uitgegaan van de vormgeving die passend is bij de functie en gebruik van de weg. De intensiteit van het verkeer en de verdeling van het verkeer tussen langzaam verkeer, snelverkeer en (zwaar)vrachtverkeer zijn eveneens van invloed op de uiteindelijke vormgeving. De breedte van de verharding, wel of geen vrijliggende fietspaden, eventuele markeringen, hellingspercentages, boogstralen en bewegwijzering markeren de functie van de weg en zorgen voor een veilige afwikkeling van het verkeer met een snelheid die passend is bij de functie.

De mengvorm waarvoor hier is gekozen, leidt volgens de minister, gezien de risicocijfers met betrekking tot de N57 (Stellendam - Brielle), waarvan de vormgeving gelijk is aan het standpuntalternatief, tot 0,05 slachtoffers per miljoen voertuigkilometers. Een door de Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen beoogde Duurzaam Veilig ingerichte gebiedsontsluitingsweg heeft een risicocijfer van 0,18 tot 0,22 slachtoffers per miljoen voertuigkilometers, aldus de minister. Daarnaast wordt door de toepassing van het standpuntalternatief volgens de minister onder verwijzing naar hoofdstuk 5 van de aanvulling op het MER van 8 juni 2010, het meest aangesloten bij de doelstelling van het project dat de (intrinsieke) verkeersveiligheid op de weg als ook op het onderliggend wegennet verbetert.

De profielen van de alternatieven uit de trajectnota/MER zijn ongewijzigd in de Gewijzigde aanvulling op het MER 2010 overgenomen. Het standpuntalternatief en het bijbehorende profiel is daaraan toegevoegd. De profielen geven de breedte aan van de alternatieven exclusief de sloten. De profielen van de gebiedsontsluitingsweg en het standpuntalternatief zijn vrijwel even breed. Het profiel van de gebiedsontsluitingsweg is 2 m breder dan het standpuntalternatief. Zouden de profielen inclusief sloten zijn weergegeven, dan blijven deze

profielen ongeveer even breed. Het standpuntalternatief is in dat geval 5 m breder dan de gebiedsontsluitingsweg. De minister acht deze verschillen zodanig klein dat dit niet tot een andere beoordeling van de alternatieven zou hebben geleid.

Wat betreft het geluidaspect brengt de minister naar voren dat de toepassing van ZOAB in het kader van het MMA op een weg met een maximaal snelheid van 80 km/u slechts een theoretisch referentiekader is. Rijkswaterstaat gebruikt volgens de minister voor wegen met een maximum snelheid van 80 km/u geen ZOAB. Het geluidreducerend effect van ZOAB is op een dergelijke weg verwaarloosbaar. ZOAB rendeert in zoverre slechts bij hogere snelheden. Het zou volgens de minister een onjuist beeld geven als wel van de geluidreducerende effecten zou worden uitgegaan bij de effectbepaling. Daarnaast is voor de akoestische effecten op de ecologische hoofdstructuur (hierna: EHS) bepalend de ligging van de weg ten opzichte van de EHS. Hetgeen bij de weging van de alternatieven volgens de minister is betrokken. Verder zijn zijns inziens bij het standpuntalternatief wel degelijk de kernkwaliteiten van het nationaal landschap bij de vormgeving van de weg betrokken. Gezien de positieve effecten van het standpuntalternatief ten opzichte van de andere alternatieven, wegen de mogelijke extra kosten daartegen op, aldus de minister.

13.2. Voor het aantasten van de rechtmatigheid van de keuze van de minister voor de aanleg van de N61 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 van de in beschouwing genomen alternatieven, ziet de Afdeling, gezien de stukken en het verhandelde ter zitting, in hetgeen de Stichting Dorpsraad en anderen daarover hebben aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar de te onderscheiden alternatieven en de invulling daarvan. In dit kader overweegt de Afdeling in het bijzonder dat de wijze waarop de minister in het onderhavige geval invulling heeft gegeven aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig haar niet onjuist voorkomt en dat de Stichting Dorpsraad en anderen niet aannemelijk hebben gemaakt dat het door de minister gekozen alternatief leidt tot een zodanige verslechtering van de verkeersveiligheid dat de minister niet in redelijkheid voor dit alternatief heeft kunnen kiezen. Overigens komt hetgeen de Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen naar voren hebben gebracht erop neer dat zij aan de te onderscheiden deelaspecten een andere weging voorstaan dan de minister bij diens keuze voor het standpuntalternatief. De Afdeling acht die andere weging ontoereikend voor het oordeel dat de keuze voor de in het tracébesluit vastgelegde wijze van de aanleg van de N61 getuigt van een zodanig onevenwichtige afweging van de bij het tracébesluit betrokken belangen, dat de minister in redelijkheid niet tot die wijze van uitvoering van de aanleg van de N61 heeft kunnen besluiten.

Het beroep van de Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen faalt derhalve.

Schoondijke

14. [appellant sub 4] betoogt dat een weg direct door Schoondijke wat betreft de milieubelasting voor de omgeving en het behoud van het voorzieningenniveau in Schoondijke gunstiger is dan de ligging van het voorziene tracé.

DES voert aan dat ten onrechte niet gekozen is voor de aanleg van een kwart rondweg in plaats van een halve rondweg. Daartoe betoogt zij dat door de aanleg van een kwart rondweg die door Schoondijke voert de economische leefbaarheid van Schoondijke behouden blijft. Daarnaast zal haars inziens door de aanleg van een kwart rondweg de verkeersdruk in de omgeving afnemen, nu het lokaal verkeer door het dorp kan worden geleid. Een voorwaarde

daarbij is volgens DES wel dat Schoondijke wordt ingericht als 30 km-zone. Voorts leidt de aanleg van een kwart rondweg tot een kostenvermindering ten opzichte van de aanleg van een halve rondweg, aldus DES.

14.1. De minister heeft, gezien bijlage 7 bij het tracébesluit "Gewijzigde aanvulling op het MER N61 Hoek-Schoondijke van 8 juni 2010", bij Schoondijke gekozen voor een halve rondweg. De halve rondweg heeft in vergelijking met een kwart rondweg, waarbij het doorgaande verkeer richting Breskens nog steeds door de kern van Schoondijke rijdt, een positiever effect op de verkeersveiligheid in de kern van Schoondijke omdat dan minder verkeer gebruik maakt van de wegen door de kern. Een deel van het verkeer verschuift dan van een wegtype met een hoger risicocijfer naar een wegtype met een lager risicocijfer. Volgens de minister verbetert de leefbaarheid in de kern met de keuze voor de halve rondweg, omdat de trillingbelasting daar aanzienlijk vermindert, het aantal woningen met een geluidbelasting op de gevel boven 65 dB nihil is en het aantal ernstig geluidgehinderden met meer dan de helft - dit is tweemaal zoveel als bij een kwart rondweg - wordt gereduceerd. De leefbaarheid in de kern kan nog verder worden geoptimaliseerd doordat de snelheid daar kan worden verlaagd en een bijbehorende herinrichting kan plaatsvinden. Als gevolg van de afname van het doorgaand verkeer door de kern van Schoondijke en de halve rondweg op enige afstand van de kern, wordt de lokale middenstand mogelijk met een beperkte omzetsdaling geconfronteerd, maar volgens de minister zal door de gemeente Sluis nadrukkelijk rekening worden gehouden met de belangen van de plaatselijke middenstand. Door de keuze voor de halve rondweg vindt in vergelijking met de halve rondweg een beperkt groter effect op vernietiging en verstoring van natuur en landschap plaats. Dit wordt met name veroorzaakt doordat de halve rondweg de Molenkreek doorsnijdt. Gezien de positieve effecten van de halve rondweg mede ten opzichte van een kwart rondweg op het bereiken van één van de doelen van deze infrastructurele aanpassing ligt de keuze, ondanks dat relatief hoge kosten wat betreft de aanleg daarvan, voor de halve rondweg voor de hand, aldus de minister.

14.2. Voor het aantasten van de rechtmatigheid van de keuze van de minister voor de in het tracébesluit voorziene wijziging van de bestaande weginfrastructuur 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 van de in dit verband in beschouwing genomen alternatieven, waaronder de aanleg van een kwart rondweg, ziet de Afdeling in hetgeen DES en [appellant sub 4] daarover hebben aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar alternatieven. Evenmin bestaat aanleiding voor de conclusie dat de minister niet in redelijkheid de voorkeur heeft mogen geven aan de in het tracébesluit voorziene uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur boven een van die alternatieven.

Tussen Schoondijke en IJzendijke

15. [appellante sub 1] betoogt dat de parallelweg, gelet op het Handboek Wegontwerp - Erftoegangswegen, niet breed genoeg is. Volgens [appellante sub 1] dient de weg onder verwijzing naar het in haar opdracht door Mobicon opgestelde rapport "Reconstructie N61 versus bereikbaarheid firma [appellante sub 1]" van 7 juli 2010, 6,5 m breed te zijn met daarnaast een zogenoemde rammelstrook. Dit om de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid van het bedrijf te garanderen. Daarnaast komt artikel 2, tweede lid, tabel 3 van de het tracébesluit niet overeen met de wens van de minister om aldaar een totale passeerbreedte te realiseren van 6,5 m, aldus [appellante sub 1].

15.1. Ingevolge artikel 2, tweede lid, van het tracébesluit worden vanwege de reconstructie van de N61 ter hoogte van onder meer km 4.4 tot km 6.9 een parallelweg aan de zuidzijde van de hoofdrijbaan gerealiseerd van 4,0 m breedte.

Ingevolge artikel 2, negende lid, zijn de bijkomende infrastructurele voorzieningen en maatregelen weergegeven op de detailkaarten.

Uit detailkaart 3 volgt dat het dwarsprofiel van de parallelweg ten opzichte van de as van de N61 4,5 m breed is met aan weerszijde een uitwijkstrook van 1,0 m met een obstakelvrije berm van minimaal 3 m aan weerszijden.

15.2. De desbetreffende parallelweg ligt aan de zuidzijde van de hoofdrijbaan van km 4.4 tot km 6.9. Dit deel van de parallelweg wordt ingevolge artikel 2, tweede en negende lid, in samenhang gezien met detailkaart 3 van het tracébesluit uitgevoerd met een rijloper van 4,5 m breed asfalt en een halfverharding (uitwijkstrook) van 1,0 m breed aan weerszijden van de rijloper. De breedte is in totaal 6,5 m.

De minister heeft in het verweerschrift naar het oordeel van de Afdeling genoegzaam gemotiveerd dat de desbetreffende parallelweg - een zogenoemde erftoegangsweg II - voldoet aan de hierbij door hem tot uitgangspunt genomen inrichtingsprincipes van het Handboek Wegontwerp - Erftoegangswegen van CROW. [appellante sub 1] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de vormgeving van de parallelweg leidt tot een onveilige verkeerssituatie. [appellante sub 1] heeft weliswaar een andere mogelijk aanvaardbare oplossing naar voren gebracht maar heeft niet aannemelijk gemaakt dat de keuze van de minister redelijke gronden ontbeert. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor de conclusie dat de minister niet in redelijkheid de voorkeur heeft mogen geven aan de in het tracébesluit voorziene parallelweg met aan weerszijden halfverharding boven een parallelweg van 6,5 m breedte met een zogenoemde rammelstrook.

IJzendijke

16. [appellant sub 2], Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen, [appellant sub 5], [appellant sub 11] en [appellante sub 11B] voeren onderwijzing naar in opdracht van hen opgestelde rapporten aan dat de verkeersveiligheid ter plaatse van IJzendijke door het gekozen standpuntalternatief verslechtert, doordat de bestaande twee ontsluitingen van IJzendijke worden vervangen één rotonde en een nieuwe weg tussen de nieuwe rotonde en de Oranjestraat. [appellant sub 11] en [appellante sub 11B] voeren aan dat de extra rijstroken die bij de rotonde worden aangelegd, geen verbetering zullen zijn voor de veiligheid. Zij verwachten dat de stroken zullen worden gebruikt om verkeer in te halen. [appellant sub 2], Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen, [appellant sub 5] en [appellant sub 11] en [appellante sub 11B] betogen dat de minister had moeten kiezen voor het een gebiedsontsluitingsweg met twee rotondes bij IJzendijke. Voorgesteld wordt om één rotonde ten westen van IJzendijke bij de kruising van de Middenweg met de Turkijeweg/Oranjestraat aan te leggen en één rotonde ten oosten van IJzendijke bij de kruising van de Middenweg en de Komsestraat. Zij stellen dat het tijdsverlies voor het doorgaande verkeer niet opweegt tegen de tijdswinst van het bestemmingsverkeer voor IJzendijke. Volgens hen zal hierdoor het verkeer beter worden gespreid en niet door de kern van IJzendijke rijden. Bovendien kan ook de nieuw aan te leggen woonwijk worden ontsloten door middel van de rotonde ten oosten van IJzendijke, aldus [appellant sub 5] en [appellant sub 11] en [appellante sub 11B].

16.1. De minister stelt dat op het stroomweggedeelte van ongeveer 20 km uitwisseling tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet bestaat door van vijf rotondes. De

inhaalstroken bij de rotondes zijn één kilometer lang. Door het gebruik van verdrijfpijlen en verdrijvingsvakken wordt de weggebruiker overeenkomstig de uitgangspunten van Duurzaam Veilig tijdig erop geattendeerd wanneer moet worden ingevoegd. Iedere kern of grote bestemming langs het stroomgedeelte van de N61, waaronder IJzendijke, wordt ontsloten met één rotonde. Eén rotonde acht de minister toereikend voor een goede uitwisseling van hoofdwegennet en onderliggend wegennet en een goede bereikbaarheid van de aanliggende kernen of grote bestemmingen. Een tweede rotonde bij IJzendijke is volgens hem niet nodig. De voorziene rotonde heeft voldoende capaciteit om in- en uitgaande verkeersstromen bij een prognose van 5.200 mtv per etmaal te verwerken. Door de gekozen situering daarvan - ongeveer halverwege de twee bestaande invalswegen - zal het verkeer gelijkmatig worden verdeeld over de twee nieuwe invalswegen en zich niet anders gedragen dan de huidige verkeersstromen, waarbij de toegang tot Zevenhofstedestraat en Komsestraat behouden blijven en daarnaast recht wordt gedaan aan de historische routes. De minister ziet derhalve geen reden te veronderstellen dat in de voorziene situatie noemenswaardige gevolgen zijn te verwachten voor de verkeersbewegingen in IJzendijke. Daarbij betreft hij dat de aan te leggen woonwijk van beperkte omvang is en slechts een beperkte verkeersbelasting van de kern tot gevolg zal hebben. Verkeersbewegingen van en naar deze wijk worden volgens hem onder meer door de noordelijke parallelweg afgewikkeld, zodat ook daarom een tweede rotonde niet nodig is. De minister stelt tot slot dat nut en noodzaak van het doortrekken van de Komsestraat, zoals [appellant sub11] en [appellante sub 11B] wensen, niet door hen aannemelijk is gemaakt. Bovendien is dit slechts een optie, indien een tweede rotonde zou worden gerealiseerd, aldus de minister.

16.2. Hetgeen [appellant sub 2], Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen, [appellant sub 5] en [appellant sub11] en [appellante sub 11B] hebben aangevoerd over de ontsluiting van IJzendijke acht de Afdeling onvoldoende om te kunnen concluderen dat het daarover door de minister ingenomen standpunt onhoudbaar is. Ook in dit verband geldt dat voor het aantasten van de rechtmatigheid van de keuze van de minister voor de aanleg van het tracé overeenkomstig het standpuntalternatief onvoldoende is dat wordt gewezen op andere aanvaardbare oplossingen, maar aannemelijk moet worden gemaakt dat de keuze van de minister redelijke gronden ontbeert. Met hun argumenten voor ontsluiting via twee rotondes hebben [appellant sub 2], Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen, [appellant sub 5] en [appellant sub11] en [appellante sub 11B] naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat de minister voor de ontsluiting van IJzendijke niet in redelijkheid de voorkeur heeft mogen geven aan één rotonde voor IJzendijke.

16.3. Voor zover [appellant sub 2] en [appellant sub11] en [appellante sub 11B] betogen dat het tracébesluit in strijd met het gelijkheidsbeginsel is vastgesteld, omdat Schoondijke en Biervliet wel van twee rotondes worden voorzien, bij Hoek stoplichten worden vervangen door een rotonde en deze rotonde op relatief korte afstand van de rotonde bij de westerscheldetunnelweg (N62) en de aansluiting op de N61 komt te liggen, overweegt de Afdeling als volgt.

Uit tabel 1 bij artikel 1, tiende lid, van het tracébesluit volgt dat alleen bij Schoondijke twee rotondes worden aangelegd. De stelling van [appellant sub 2] dat ook bij Biervliet twee rotondes wordt aangelegd, mist feitelijke grondslag. Voor zover bij Hoek ter vervanging van stoplichten één rotonde is voorzien, is dit geval reeds omdat in IJzendijke geen vervanging van stoplichten aan de orde is niet vergelijkbaar met de situatie daar. Dit geldt eveneens voor de rotonde bij de westerscheldetunnelweg (N62), nu deze rotonde niet wordt aangelegd vanwege extra ontsluiting van een woonkern, zoals IJzendijke, maar vanwege een andere grote bestemming.

Inrichting en vormgeving van het tracé

17. [appellant sub 2], Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen, [appellant sub 5], [appellant sub 11] en [appellante sub 11B] betogen dat de minister aan de keuze voor de vormgeving van het tracé een onvoldoende belangenafweging ten grondslag heeft gelegd. Zij voeren daartoe allereerst aan dat het tracé te grootschalig is. Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen, [appellant sub 5] en [appellant sub 11] en [appellante sub 11B] betwisten in dat kader de noodzaak van de aanleg van een stroomweg - waar maximaal 100 kilometer per uur mag worden gereden - tussen IJzendijke en Hoek. Ook achten zij vanwege de te verwachten verkeersintensiteiten een verbreding van de N61 tot 2x2 rijstroken niet nodig. De verwijzing van de minister in dat kader naar hogere verkeersintensiteiten in de zomer achten zij niet overtuigend, omdat bij de vormgeving van de weg niet de pieken wat betreft de verkeersintensiteit in de zomer bepalend zijn, maar het reguliere gebruik van de weg. [appellant sub 5] vreest dat de voorziene stroomweg een verkeersaantrekkende werking zal hebben van vooral (zwaar beladen) vrachtverkeer uit België. De minister heeft dit aspect ten onrechte niet onderzocht, aldus [appellant sub 5].

17.1. De minister stelt dat alleen de aanleg van een stroomweg waar 100 km/u mag worden gereden een voldoende verkeersaantrekkende werking heeft om het sluipverkeer op het onderliggend wegennet zoveel mogelijk tegen te gaan. Om de verkeersaantrekkende werking te bevorderen, wordt tevens een deel van de N61 tussen Hoek - Biervliet verbreed tot 2x2 rijstroken en worden de wegvakken met 2x1 rijstrook voorzien van inhaalstroken vanaf de rotondes, aldus de minister. De verbreding bij Hoek - Biervliet acht hij gerechtvaardigd niet alleen vanwege de verkeersgroei na 2020 maar ook om een robuuste oplossing te kunnen bieden voor de piekbelasting in de zomerperiode, het betreft een toename van de verkeersintensiteit van meer dan 21 procent. Een dergelijke toename leidt zonder maatregelen tot een matige verkeersafwikkeling en structurele filevorming. Daarbij betreft de minister dat de provincie Zeeland groot pleitbezorger is van deze aanpak, omdat het toerisme in de zomer leidt tot een economische impuls. Overigens is volgens hem bij het bepalen van de toename van de verkeersintensiteit van een conservatieve benadering uitgegaan en is de toename in werkelijkheid hoger.

Ten aanzien van hetgeen [appellant sub 5] heeft aangevoerd over het internationaal vrachtverkeer stelt de minister dat de N61 geen doorgaande route is voor internationaal vrachtverkeer en dat deze route ook niet aantrekkelijker wordt voor het internationaal vrachtverkeer vanwege de aanpassingen van de N61 tot een stroomweg. De minister brengt daarbij naar voren dat het internationaal vrachtverkeer voornamelijk gebruik maakt van de N62 en de Expressweg. De N62 zal volgens de minister ook als stroomweg worden aangelegd en door bewegwijzering zal de doorgaande noordzuid route worden weergegeven en het internationaal vrachtverkeer worden gestimuleerd om de N62 te gebruiken. Bovendien is het vrachtverkeer dat niet harder dan 80 km/u mag rijden volgens hem meer gebaat bij ongelijkvloerse kruisingen en voorrangskruisingen, zoals bij de N62, dan bij een hogere snelheidslimiet in combinatie met rotondes zoals bij de N61. Wat betreft de vrees dat het tracébesluit ertoe zal leiden dat meer vrachtverkeer dat te zwaar beladen is van de N61 gebruik zal maken, stelt de minister dat het tracébesluit niet van invloed is op de keuze om met te zwaar beladen vrachtauto's te rijden. Daarbij wijst de minister erop dat er hoge boetes bestaan voor te zwaar beladen vrachtauto's.

17.2. Gelet op de wens van de minister om de N61 ten behoeve van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid aantrekkelijk te maken voor verkeer en overeenkomstig de wens van de provincie Zeeland een robuuste oplossing te bieden voor de toename van

verkeersintensiteiten in de zomer en die van na 2020 is de Afdeling van oordeel dat de minister de vormgeving en inrichting van de weg waar 100 km/u kan worden gereden in redelijkheid nodig heeft kunnen achten. De Afdeling acht het niet onaanvaardbaar dat bij de verkeersbelasting wordt gekeken naar de intensiteit tijdens het toeristisch hoogseizoen. Hij gaat ook uit van de juistheid van hetgeen de minister naar voren heeft gebracht over het internationaal vrachtverkeer nu hij in hetgeen [appellant sub 5] op dit punt naar voren heeft gebracht geen grond acht gelegen daaraan te twijfelen.

Schoondijke

Verkeersveiligheid

18. [appellant sub 4] betoogt dat het voorziene tracé niet leidt tot een toename van de verkeersveiligheid, omdat de ingebruikname van het tracé gepaard gaat met een snelheidslimiet van 80 km/u, terwijl tussen Krabbendijk en Schoondijke slechts 60 km/u is toegestaan en daar de verkeersintensiteit lager is dan op het voorziene deeltracé. Tevens is ten behoeve van de verkeersveiligheid de rotonde Schoondijke-Breskens niet nodig, aldus [appellant sub 4].

DES voert aan dat de aanleg van de halve rondweg niet leidt tot een grotere verkeersveiligheid in Schoondijke. Daarnaast heeft een halve rondweg volgens DES als nadeel dat deze de Tragel-West zal doorsnijden, waardoor landbouwverkeer over deze smalle polderweg worden geleid. Dit leidt volgens haar tot een verkeersonveilige situatie voor fietsers en wandelaars aldus DES.

18.1. De minister stelt dat hij bij de keuze omtrent de vormgeving van de weg de uitgangpunten van Duurzaam Veilig heeft gehanteerd. Deze visie houdt in dat het wegennet is onderverdeeld in erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Het voorziene deeltracé van de rotonde Schoondijke - N676 (richting Breskens) tot de rotonde Schoondijke - N253 (richting Oostburg) betreft, anders dan de erftoegangsweg waarnaar [appellant sub 4] verwijst, een gebiedsontsluitingsweg. Bij het ontwerpen van de weg wordt uitgegaan van een vormgeving die passend is bij de functie en gebruik van de weg. De intensiteit van het verkeer, de verdeling van het verkeer tussen langzaam verkeer, snelverkeer en (zwaar)vrachtverkeer hebben eveneens invloed op de uiteindelijke vormgeving. De breedte van de verharding, wel of geen vrijliggende fietspaden, eventuele markeringen, hellingspercentages, boogstralen en bewegwijzering markeren de functie van de weg en zorgen voor een veilige afwikkeling van het verkeer met een snelheid die passend is bij de functie, aldus de minister.

Ten behoeve van de doorstroomfunctie van het gehele tracé van de N61 en ten behoeve van de verkeersveiligheid worden een beperkt aantal rotondes aangelegd. Iedere woonbestemming wordt ontsloten door een rotonde. In totaal worden zes rotondes aangelegd in het tracé. De minister stelt dat de rotonde Schoondijke - N676 (richting Breskens) ten behoeve van de verkeersveiligheid nodig is om (sluip)verkeer over de parallelwegen richting Breskens terug te dringen en deze verkeersstroom over de N61 af te wikkelen.

Parallelstructuren langs de N61 zijn voorzien waar deze vanuit de verwachte verkeersstromen en de bereikbaarheid van percelen nodig zijn. Langs het westelijk deel van de halve rondweg is niet voorzien in een parallelweg, omdat de reeds aanwezige routes via de kern Schoondijke, de Krabbendijk en Tragel-West niet door de N61 onderbroken worden. Voor de verbinding tussen de noordelijke rotonde en Tragel-West wordt wel een parallelweg aangelegd. Langs het overige deel van het westelijk deel van de halve rondweg is volgens de

minister in overleg met de dorpsraad niet voorzien in een parallelstructuur om te bevorderen dat het fietsverkeer door de kern blijft rijden.

De minister weersprekt dat het landbouwverkeer enkel over de Tragel-West wordt geleid. Dat is ook mogelijk via de Krabbendijk dan wel de kern van Schoondijke. De Tragel-West is berekend op landbouwverkeer; met de aanleg van de halve rondweg zullen zich in zoverre geen verdergaande nadelige gevolgen voordoen, aldus de minister.

18.2. [appellant sub 4] en DES hebben geen concrete feiten of omstandigheden naar voren gebracht op grond waarvan moet worden getwijfeld aan de juistheid van de uiteenzetting van de minister. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de verkeersveiligheid van en wegens het betrokken deel van het tracé voldoende is gewaarborgd.

Geluid

19. [appellant sub 4] vreest wegens het voorziene tracé een toename van de geluidbelasting op de gevel van zijn woning.

19.1. Het akoestisch onderzoek, dat aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd, is vastgesteld in het door DHV opgestelde rapport "Tb N61 Hoek-Schoondijke" van februari 2011 (hierna: akoestisch rapport).

Volgens bijlage 3.2 van het akoestisch rapport blijft de geluidbelasting op de gevel van de woning gelegen aan de [locatie 1] in de toekomstige situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB die ingevolge artikel 87e van de Wet geluidhinder (nieuwe aanleg van een weg) in acht dient te worden genomen. [appellant sub 4] heeft niet aannemelijk gemaakt dat dit standpunt onjuist is. In het geval van [appellant sub 4] noopt de Tracéwet samen met de Wet geluidhinder dan ook niet tot het treffen van aanvullende geluidreducerende maatregelen noch tot het treffen van isolatiemaatregelen aan de woning.

Ecologische Hoofdstructuur

20. DES voert aan dat de aanleg van de halve rondweg en daarmee de doorsnijding van de Tragel West leidt tot een aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS) rond de Molenkreek.

20.1. Ingevolge artikel 7, eerste lid, van het tracébesluit worden om de negatieve effecten van de aanpassing op natuur te compenseren de in tabel 12 weergegeven hectares per natuurbeheertype gecompenseerd.

20.2. Het tracébesluit voorziet in een halve rondweg bij Schoondijke. Dit leidt ertoe dat een aantal gebieden dat behoort tot de EHS aan oppervlakte moet inleveren. Vanwege de negatieve gevolgen hiervan zijn in de effecten van het tracébesluit op deze gebieden onderzocht. De resultaten zijn neergelegd in het rapport "Compensatieplan" van juni 2010.

20.3. Het rijksbeleid ten aanzien van EHS-gebieden is vervat in de Nota Ruimte. In paragraaf 3.3.5.1 van de Nota Ruimte is vermeld dat het beleid in de EHS is gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden in de EHS-gebieden. In de EHS geldt het zogenoemde "nee, tenzij-regime". Dit regime houdt in dat nieuwe plannen, projecten of handelingen in de EHS niet zijn toegestaan, indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Voor ingrepen die aantoonbaar aan de criteria voldoen, geldt het vereiste dat de schade zoveel mogelijk moet worden beperkt door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden

gecompenseerd.

20.4. Op PKB-kaart 5 van de Nota Ruimte is de globaal begrensde EHS weergegeven. In het provinciaal omgevingsplan 2006-2012 is deze nader begreind. De Molenkreek is daarin bestemd als bestaande natuur.

20.5. In paragraaf 3.3.5.3 van de Nota Ruimte worden voorwaarden gesteld aan de compensatie. Deze zijn nader uitgewerkt in "Spelregels EHS". Uitgangspunt bij de compensatie is geen netto verlies aan wezenlijke kenmerken van het betreffende gebied in termen van areaal, kwaliteit en samenhang. Fysieke compensatie dient plaats te vinden aansluitend of nabij het gebied, onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat. Wanneer fysieke compensatie aansluitend of nabij het gebied onmogelijk is, vindt compensatie plaats door de realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden dan wel door fysieke compensatie verder weg van het aangetaste gebied. Wanneer zowel fysieke compensatie als compensatie door kwalitatief gelijkwaardige waarden redelijkerwijs onmogelijk is, wordt financiële compensatie geboden. Verder is het tijdstip van het besluit over de ingreep ook het tijdstip waarop wordt besloten over aard, wijze en het tijdstip van mitigatie en compensatie, aldus de spelregels.

Deze spelregels vormen een kader voor het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012. Dit plan bevat de provinciale uitwerking van het compensatiebeginsel uit de desbetreffende spelregels.

20.6. De Molenkreek en omliggende graslanden bestaan uit de natuurbetypeën zoete plas en basis-, nat- en zilte botanische weilanden. De Molenkreek is waardevol vanwege de betekenis voor ganzen en als leefgebied voor amfibieën.

Uit het compensatieplan volgt - hetgeen in dit geding overigens ook niet is betwist - dat de realisatie van de halve rondweg in het EHS-gebied De Molenkreek kan worden beschouwd als een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied. Op grond van het EHS-beleid is deze aantasting alleen toegestaan wanneer er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

20.7. Tegen de achtergrond van hetgeen hiervoor is overwogen over nut en noodzaak van de realisatie van het tracé, waarvan de halve rondweg een onderdeel is, heeft de minister naar het oordeel van de Afdeling redenen van groot belang aanwezig kunnen achten voor de realisatie van het tracé in gebieden bij De Molenkreek.

20.8. Gelet op het "nee, tenzij-regime", dat geldt in de EHS, moet vervolgens worden beoordeeld of het tracébesluit voorziet in voldoende mitigerende maatregelen en, indien nodig, compenserende maatregelen om de schade aan de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS zoveel mogelijk te beperken dan wel te compenseren. Met de aanleg van de halve rondweg in de gebieden bij De Molenkreek gaat 0,7 hectare verloren en vindt een vermindering van areaal geschikt broedgebied voor vogels plaats van 0,8 hectare. Het gebied rond de Molenkreek voldoet volgens de minister aan de abiotische randvoorwaarden voor de ontwikkeling van kruiden- en faunairijk grasland en moeras om deze aantasting te kunnen compenseren. De gronden binnen het zoekgebied bij de Molenkreek zijn in bezit van Rijkswaterstaat. Zij zijn momenteel in gebruik als gronddepot, maar worden op korte termijn geschikt gemaakt voor de ontwikkeling van kruiden- en faunairijk grasland en rietland en ruigte, aldus de minister.

20.9. In hetgeen DES heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de in artikel 7,

eerste lid, van het tracébesluit weergegeven compensatie van natuurbeheertype toereikend is.

Landschap

21. [appellant sub 4] voert aan dat de ligging van de halve rondweg leidt tot een aantasting van het landschap.

DES voert aan dat de aanleg van de halve rondweg en daarmee de doorsnijding van de Tragel-West leidt tot een aantasting van het dorpsgezicht. Daarnaast zullen landbouwgronden worden aangetast of verloren gaan.

21.1. Het gebied rond de Molenkreek is niet alleen EHS-gebied, maar behoort ook tot de het nationale landschap "West-Zeeuws-Vlaanderen". Het beleid ten aanzien van nationale landschappen is neergelegd in de Nota Ruimte en nader uiteengezet in het Omgevingsplan 2006-2012.

Voor nationale landschappen geldt in algemene zin dat daarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt ("ja, mits-regime"). De kernkwaliteiten van West-Zeeuws-Vlaanderen zijn polderpatroon met geulensysteem, overgang van zandige kust, via kleipolders, naar dekzandgebied, met verschillende mate van openheid en verdedigingswerken.

21.2. In het kader van het "nee, tenzij-regime", dat geldt voor de EHS, moet een verstrekkender toets worden aangelegd dan die welke geldt in het kader van het hierboven vermelde beleid ten aanzien van nationale landschappen. [appellant sub 4] en DES hebben niet aannemelijk gemaakt dat de minister het tracébesluit in strijd met de voor nationaal landschap geldende beleidskaders heeft genomen. [appellant sub 4] en DES hebben voorts het standpunt van de minister dat - kort samengevat - het tracé, waaronder de halve rondweg, gezien bijlage 12 "Landschapsplan" van april 2010, bij Schoondijke wordt ingepast in de omgeving en daarbij de kernkwaliteiten worden behouden niet gemotiveerd bestreden.

Wandel- en fietsroute

22. DES vreest dat door de voorziene halve rondweg de wandel- en fietsroute over de Tragel-West en langs de Molenkreek teniet wordt gedaan.

22.1. Fietzers kruisen de N61 ongelijkvloers door middel van fietstunnels, behalve bij de rotonde Schoondijke-N676 waar een gelijkvloerse kruising met de gebiedsontsluitingsweg Tragel-West is. Op de rotondes wordt de snelheid teruggedrongen naar 30 km/u.

De minister stelt dat de fiets- en wandelroute waar de DES op doelt niet wordt gewijzigd, onderbroken of verlegd. Fietzers en voetgangers die aan de westzijde van de halve rondweg ter hoogte van de Tragel-West willen zijn, kunnen gebruik maken van de rotonde aan de noordwestzijde van Schoondijke en de westelijke parallelweg naar de Tragel-West.

22.2. DES heeft niet aannemelijk gemaakt dat het tracébesluit, voor zover het de vorenstaande fiets- en wandelroute betreft, een zodanige belemmering met zich brengt dat de minister het tracébesluit na afweging van de daarbij betrokken belangen in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

Busverbinding

23. DES betoogt dat door de aanleg van het tracé de busverbinding met Schoondijke ongunstiger wordt ten opzichte van de huidige situatie, omdat reizigers noodgedwongen een

overstap moeten maken.

23.1. De minister stelt dat als gevolg van het voorziene tracé de lijnvoering van de buslijn wordt aangepast. Dit houdt voor Schoondijke in dat de bus stopt aan een nieuw te realiseren halte ten noorden van de rotonde Schoondijke - N253. Op deze locatie is een overstapmogelijkheid tussen buslijn 1 en buslijn 42; buslijn 42 stopt ook in de kern Schoondijke.

23.2. Het tracébesluit voorziet niet in de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de inrichting van het openbaar vervoer in de desbetreffende regio. Dit betreft een bevoegdheid van het college van gedeputeerde staten van Zeeland als concessieverlener. Nu het beroep in zoverre het bereik van het bestreden besluit te buiten gaat, is een inhoudelijke bespreking daarvan dan ook niet aan de orde.

Schade

24. [appellant sub 4] vreest dat door aantasting van het karakteristieke landschap de toeristen wegblijven. Dit leidt tot schade, aldus [appellant sub 4].

24.1. [appellant sub 4] heeft niet inzichtelijk gemaakt dat het tracébesluit voor hem schade als gevolg zal hebben wegens het wegblijven van toeristen. Voor zover hij nadelige gevolgen ondervindt van het tracébesluit bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid ten aanzien van een vergoeding van de eventuele schade kon volstaan te verwijzen naar artikel 20d van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 11 van het tracébesluit. Ingevolge deze artikelen kan na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister worden ingediend.

25. DES vreest inkomstenderving voor de middenstand in Schoondijke wegens de voorziene halve rondweg.

25.1. De minister erkent dat de voorziene halve rondweg enige inkomstendaling voor de middenstand in Schoondijke met zich kan brengen. Voor zover de middenstand in Schoondijke nadelige gevolgen ondervindt van het tracébesluit en in het bijzonder de voorziene halve rondweg ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid ten aanzien van een vergoeding van de eventuele schade kon volstaan te verwijzen naar artikel 20d van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 11 van het tracébesluit. Ingevolge deze artikelen kan na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister worden ingediend. Ingevolge artikel 20 kan ter beperking van schade onder voorwaarden een voorschot worden verleend.

Biervliet

Geluid - geluidonderzoek

26. [appellant sub 10] betoogt dat de gehanteerde rekenmethode geen representatief beeld geeft van de geluidbelasting die daadwerkelijk ter plaatse van zijn woning wordt ondervonden. Daartoe voert hij aan dat niet van representatieve meteorologische gegevens is uitgegaan. Voorts voert hij aan dat de geluidbelasting ten onrechte niet is gemeten.

26.1. Ingevolge artikel 110d van de Wet geluidhinder wordt, voor zover hier van belang, ten behoeve van de vaststelling van de geluidbelasting vanwege een weg voor het bepalen van het equivalente geluidniveau bij ministeriële regeling aangegeven:

a. op welke wijze en met inachtneming van welke bestaande of te verwachten omstandigheden, de afwisselende niveaus van het ter plaatse optredende geluid worden

vastgesteld, en

b. op welke wijze uit de over een bepaalde periode verkregen uitkomsten het in voorgenoemde omschrijving bedoelde gemiddelde wordt afgeleid.

26.2. Hieraan is uitvoering gegeven in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (hierna: RMV 2006).

Ingevolge artikel 1.5, eerste lid, aanhef en onder d, van het RMV 2006, voor zover hier van belang, wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau vanwege een weg rekening gehouden met de meteorologische invloeden op de geluidsoverdracht.

Ingevolge artikel 1.5, tweede lid, aanhef en onder a, voor zover hier van belang, wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau bovendien rekening gehouden met de effecten op de geluidsoverdracht, die het gevolg zijn van één of meer reflecties van het geluid.

Ingevolge artikel 3.3, eerste lid, van het RMV 2006 wordt het equivalente geluidniveau bepaald volgens de in hoofdstuk 2 van bijlage III beschreven Standaardrekenmethode II.

Ingevolge het tweede lid kan in afwijking van het eerste lid het equivalente geluidniveau worden bepaald volgens de in hoofdstuk 1 van bijlage III beschreven Standaardrekenmethode I, indien de desbetreffende situatie binnen het toepassingsgebied van die Standaardrekenmethode I valt.

Ingevolge het derde lid kan in afwijking van het eerste en tweede lid het equivalente geluidniveau tevens worden bepaald volgens de Standaardmeetmethode, bedoeld in hoofdstuk 3 van bijlage III, indien de desbetreffende situatie valt binnen het toepassingsgebied van die Standaardmeetmethode.

26.3. Het akoestisch onderzoek is met toepassing van het RMV 2006 en de daarin weergegeven Standaardrekenmethode II uitgevoerd. Dit is in overeenstemming met artikel 3.3, eerste lid, van het RMV 2006. Dat het RMV 2006 onder voorwaarden ook toestaat dat de geluidsbelasting op een andere wijze - met een meting of met toepassing van Standaardrekenmethode I - wordt vastgesteld, maakt dit niet anders. Het vaststellen van de geluidbelasting door middel van een meting ten behoeve van het nemen van een tracébesluit, zoals [appellant sub10] wenst, is ook niet mogelijk omdat de daarbij te betrekken toekomstige situatie uit de aard der zaak alleen kan worden beoordeeld aan de hand van een rekenmodel.

26.4. De staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, heeft bij het vaststellen van het RMV 2006, en de daarin opgenomen rekenmethodes, een afweging gemaakt op basis van studies van TNO en het ICG-rapport VL-DR-21-04 die uitgebreide inventarisaties van de in aanmerking te nemen parameters bevatten, waaronder een meteocorrectie. Deze meteocorrectie wordt, naast andere parameters, toegepast op de berekende resultaten om tot een jaargemiddelde waarde van de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten te komen.

[appellant sub10] heeft niet aannemelijk gemaakt dat het gebruik van de meteocorrectie in samenhang gezien met andere aan de standaardrekenmethode II ten grondslag liggende parameters niet leidt tot een voldoende representatieve beoordeling van de akoestische situatie vanwege de weg op de gevel van geluidgevoelige objecten. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat aan het RMV 2006 geen deugdelijk onderzoek ten grondslag ligt.

26.5. In het akoestisch onderzoek is berekend welke geluidbelasting het vastgestelde tracé

veroorzaakt. Gezien het hiervoor overwogene, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de minister bij het nemen van het tracébesluit niet heeft mogen uitgaan van de in dat onderzoek vermelde factoren die de geluidbelasting op de gevel van woningen wegens het tracé kunnen beïnvloeden, waaronder de meteorologische invloeden. Met hetgeen [appellant sub10] heeft aangevoerd, acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat de in het akoestisch onderzoek vermelde factoren, voor zover de Standaardrekenmethode II daarvoor in parameters voorziet, niet op juiste wijze in de uitgevoerde berekeningen zijn betrokken.

26.6. Voor zover [appellant sub10] naar aanleiding van het verweerschrift betoogt dat hij slaapt en woont op de bovenverdieping en derhalve niet kon worden volstaan met het bepalen van de geluidbelasting vanwege de nieuwe weg op de gevel van de woning op 1,5 m hoogte, overweegt de Afdeling het volgende.

De woning [locatie 2] betreft een bungalow. Deze bungalow is gelegen op een dijklichaam. Uit bijlage 3.7 van het akoestisch rapport blijkt dat de geluidbelasting is bepaald op 4,5 m hoogte. Dit vanwege de ligging van de woonlaag van de woning ten opzichte van de dijk. Het betoog van [appellant sub10] mist in zoverre feitelijke grondslag.

Geluid - maatregelen

27. [appellant sub10] vreest geluidhinder bij zijn woning gelegen aan de [locatie 3] te Biervliet. Hij voert in dat kader aan dat de minister ten onrechte heeft afgezien van het treffen van de door hem voorgestelde maatregel in de vorm van een geluidwal.

27.1. De geluidbelasting op de woning van [appellant sub10] bedraagt 48,47 dB. Volgens het RMV 2006 dient deze waarde te worden afgerond naar 48 dB. De geluidbelasting op de woning [locatie 4] is hoger dan de ingevolge artikel 87e, tweede lid, van de Wet geluidhinder gestelde waarde van 58 dB. Om deze waarde terug te brengen tot onder 58 dB wordt ingevolge artikel 4, vierde lid, van het tracébesluit een geluidafschermdende maatregel gerealiseerd van een lengte van 80 m en 1 m hoog. Als gevolg van de maatregelen ten behoeve van [locatie 4] zal de geluidbelasting op de gevel van de woning van [appellant sub10] 1 dB lager zijn. De geluidbelasting op de gevel van deze woning bedraagt in dat geval 47,67 dB. De geluidbelasting op de gevel van de woning blijft in de toekomstige situatie onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB die ingevolge artikel 87e van de Wet geluidhinder (nieuwe aanleg van een weg) in acht dient te worden genomen. [appellant sub10] heeft niet aannemelijk gemaakt dat dit standpunt onjuist is. In het geval van [appellant sub10] noopt de Tracéwet samen met de Wet geluidhinder dan ook niet tot het treffen van aanvullende geluidreducerende maatregelen.

Rotonde

28. [appellant sub10] betoogt dat de rotonde ten onrechte voorziet in een aansluiting op de Brielsweg. De weg is een onverharde landweg, die is bedoeld voor het landbouwverkeer als ontsluiting van aanliggende landbouwgronden. Door deze weg te ontsluiten door middel van een rotonde zal volgens [appellant sub10] de verkeersintensiteit toenemen, omdat deze weg zal worden gebruikt door sluipverkeer. Dit leidt tot stof- en geluidoverlast, aldus [appellant sub10].

28.1. De minister stelt onder verwijzing naar paragraaf 1.4 van de toelichting bij het tracébesluit dat de Brielsweg op onder meer het verzoek van het waterschap - de beheerder van deze weg - is aangesloten op de zuidelijke parallelweg om zodoende rekening te houden met het noodzakelijke bestemmingslandbouwverkeer dat met geringe frequentie over de Brielsweg rijdt. Het gedeelte van de Brielsweg ten noorden van de rotonde komt te vervallen

en wordt aan de openbaarheid onttrokken. Gezien de bestemmingen nabij de Brielsweg en ten zuiden van de Geertruidadijk verwacht de minister niet dat [appellant sub10] in de nieuwe situatie ter plaatse van zijn woning meer stof- en geluidhinder zal ondervinden ten gevolge van verkeer over de Brielsweg dan in de bestaande situatie.

28.2. De minister acht de vrees van [appellant sub10] voor sluipverkeer over de Brielsweg niet gegrond, omdat het waarschijnlijk is dat het van elders afkomstige landbouwverkeer door de kern van Biervliet zal rijden. De Afdeling komt de stellingname van de minister, gezien hetgeen hiervoor is overwogen, niet onjuist voor. De minister heeft zich dan ook op goede gronden op het standpunt kunnen stellen dat een toename van stof- en geluidhinder niet is te verwachten.

Het akoestisch rapport is overigens aangepast aan onder meer deze wijziging ten opzichte van het ontwerp tracébesluit. De verkeersintensiteit op deze weg is volgens het akoestisch rapport zo laag dat het aannemelijk is dat de geluidbelasting vanwege het verkeer reeds hierom op onder meer de gevel van de woning van [appellant sub10] 48 dB of lager zal zijn. Er is geen sprake van aanpassing of sanering in de zin van de artikelen 87f en 87g van de Wet geluidhinder, zodat naar de akoestische situatie aldaar geen akoestisch onderzoek behoeft plaats te vinden. [appellant sub10] heeft de resultaten van het akoestisch onderzoek op dit punt niet betwist.

Schade

29. [appellant sub10] stelt schade wegens het voorziene tracé te lijden, omdat zijn woning minder waard zal zijn.

29.1. Voor zover [appellant sub10] nadelige gevolgen ondervindt van het tracébesluit ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid ten aanzien van een vergoeding van de eventuele schade kon volstaan te verwijzen artikel 20d van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 11 van het tracébesluit. Ingevolge deze artikelen kan na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister worden ingediend.

IJzendijke

(Verkeers)belasting kern IJzendijke

30. [appellant sub 2], Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen, [appellant sub 5] en [appellant sub11] en [appellante sub 11B] vrezen dat het verkeer niet zal omrijden via de parallelwegen, maar zal kiezen voor een route via de Oranjestraat en de kern van IJzendijke die daar niet op zijn berekend. [appellant sub11] en [appellante sub 11B] wijzen daarbij op de extra kosten die dan gemaakt moeten worden voor het onderhoud van deze wegen. Volgens hen is het onveiliger om al het verkeer, waaronder zowel landbouwvoertuigen als fietsers, over de parallelwegen naar de rotonde te leiden om daar de N61 op te kunnen rijden. [appellant sub 2] voert aan dat de parallelweg ten westen van IJzendijke wordt aangelegd in een lange bocht waardoor de weg onoverzichtelijk is. [appellant sub 2] en [appellant sub 5] wijzen nog op de extra vervoersbewegingen vanwege de nieuwe woonwijk die ten oosten van IJzendijke wordt gerealiseerd.

30.1. De minister stelt dat in hoofdstuk 7.3 van de aanvulling op het MER van 8 juni 2010 de verkeersbelasting voor IJzendijke is onderzocht en daaruit blijkt dat het tracébesluit geen noemenswaardige gevolgen heeft voor het aantal verkeersbewegingen in IJzendijke. De minister stelt - vanwege de geuite bezorgdheid omtrent de verkeersveiligheid in IJzendijke - in overleg met de gemeente Sluis een rapport te hebben opgesteld met daarin de door de

gemeente Sluis te nemen verkeersmaatregelen in de kern van IJzendijke. Aan de hand daarvan heeft de minister het tracébesluit geoptimaliseerd om het verkeer zo gelijkmatig mogelijk te verdelen over de twee invalswegen van IJzendijke. De minister stelt dat, hoewel IJzendijke na de reconstructie nog maar één aansluiting heeft op de N61, de huidige toegangen van IJzendijke via Tivoli en Oranjestraat blijven bestaan. Daarnaast is IJzendijke ook bereikbaar via de Zevenhofstedenstraat en de Komsestraat/Nieuwedijk. Dit tracé is mede in overleg met de hulpdiensten tot stand gekomen, aldus de minister. Volgens de minister kunnen de hulpdiensten, indien nodig, het verkeer over de linkerrijbaan of de uitwijkstrook passeren. Verder brengt de minister naar voren dat de gemeente Sluis een doorsteek zal maken vanuit de Handboogstraat op de noordelijke parallelweg.

Vanwege de verwachte hogere verkeersintensiteiten zal de zuidelijke parallelweg worden uitgevoerd met een rijloper van 6 m breed in asfalt en een halfverharde uitwijkstrook van 0,3 m breed aan weerszijden van de rijloper. In totaal meet de totale verhardingsbreedte 6,6 m. Ten noorden van deze weg is een vrijliggend fietspad voorzien. Hetgeen ook het geval is ten zuiden van de N61. Volgens de minister vindt daar geen menging van autoverkeer en fietsers plaats. De capaciteit van de zuidelijke parallelweg en van de rotonde is voldoende om het verkeer vlot en veilig af te wikkelen, aldus de minister.

Over de extra vervoersbewegingen vanwege de bouw van een nieuwe woonwijk stelt de minister dat gezien de locatie van deze wijk ten oosten van IJzendijke en de geringe omvang van ongeveer 80 woningen, de extra verkeersbelasting in de kern van IJzendijke minimaal zal zijn. Volgens de minister zal het verkeer van en naar deze nieuwe wijk voornamelijk rijden via Tivoli en de noordelijke parallelweg.

Wat betreft de vrees dat het landbouwverkeer door de kern van IJzendijke zal rijden, stelt de minister dat uit het rapport "Routes Zwaar verkeer in en rond IJzendijke" blijkt dat dit verkeer niet door de kern van IJzendijke rijdt, maar gebruik zal maken van de Zevenhofstedenstraat en de Oranjedijk en vanuit daar over de noordelijke parallelweg zal rijden. Dit rapport is gebaseerd op overleg met twee grote bedrijven met landbouwvoertuigen en zware vrachtwagens in het gebied. Om het landbouwverkeer en zwaar vrachtverkeer in de kern van IJzendijke zoveel mogelijk te voorkomen wordt op de rotonde door middel van bewegwijzeringborden het verkeer richting de noordelijke parallelweg verwezen.

30.2. De Afdeling acht voormeld standpunt van de minister over de aard en de omvang van de verkeersbewegingen en de wijze waarop dat verkeer zal worden afgewikkeld niet in essentie aangetast door hetgeen daar tegenin is gebracht. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen komen tot de keuze voor de in het tracébesluit vastgestelde wijze van de aanleg van de desbetreffende wegen. Daarbij betreft de Afdeling dat de minister in zijn verweerschrift heeft toegezegd na realisatie van de N61 een monitoringsprogramma zal worden opgesteld om de verkeerssituatie in de kern van IJzendijke te volgen. Wanneer die situatie onverhoopt toch verslechtert, zullen volgens de minister de gemeente Sluis en Rijkswaterstaat overgaan tot maatregelen, zoals het instellen van eenrichtingsverkeer of het treffen van verkeersbelemmerende of -bevorderende maatregelen.

Nationaal landschap

31. Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen, [appellant sub 5] en [appellant sub11] en [appellante sub 11B] betogen dat de minister onvoldoende rekening heeft gehouden met de omstandigheid dat het gebied ten westen van Biervliet is aangewezen als nationaal landschap. Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen wijzen daarbij specifiek op de

kernkwaliteiten van de zogenoemde Spaanse-Staatse-Linies.

31.1. In de Nota Ruimte is het rijksbeleid neergelegd met betrekking tot nationale landschappen. Dit beleid houdt onder meer in dat binnen nationale landschappen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mist de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt.

31.2. Op PKB-kaart 7 van de Nota Ruimte is een aantal nader te begrenzen nationale landschappen weergegeven, waaronder het nationale landschap Zuidwest-Zeeland. Voor het nationaal landschap West-Zeeuws-Vlaanderen zijn in de Nota Ruimte drie kernkwaliteiten benoemd, te weten polderpatroon met geulensysteem, overgang van zandige kust via kleipolders naar dekzandgebied, met verschillende mate van openheid en verdedigingswerken.

31.3. De minister stelt dat de aspecten die als kernkwaliteiten zijn benoemd in de Nota Ruimte zijn meegenomen in het MER van 2000 en ook in de aanvulling op het MER in 2008. Verder verwijst de minister naar het landschapsplan dat ten behoeve van het tracébesluit is opgesteld. Daaruit volgt volgens de minister dat de Spaanse-Staats Linie ten zuiden van IJzendijke niet wordt aangetast, het dorpsgezicht IJzendijke intact blijft, dijken geaccentueerd worden en verbindingen tussen kreken alsmede evenals het open polderlandschap van West-Zeeuws-Vlaanderen worden verbeterd.

31.4. Het landschapsplan dat ten grondslag ligt aan het tracébesluit vermeldt dat in het kader van het landschap is gekeken naar de visueel-ruimtelijke kwaliteiten en archeologische, cultuurhistorische en aardkundige waarden. De beschreven kwaliteiten komen overeen met de kernkwaliteiten, zoals geformuleerd in de Nota Ruimte. De minister heeft daarbij beoordeeld of het tracébesluit zich verdraagt met het "ja mits"-beleid uit de Nota Ruimte. De minister is daarbij tot de conclusie gekomen dat het tracébesluit een groot openbaar belang dient en - mede vanwege de voorgenomen maatregelen voor de landschappelijke inpassing - kan worden gerealiseerd zonder dat de kernkwaliteiten van het nationaal landschap West-Zeeuws-Vlaanderen worden aangetast.

31.5. Gezien het voorgaande en hetgeen hieromtrent reeds hiervoor is overwogen over het nut en de noodzaak van het tracébesluit heeft de minister naar het oordeel van de Afdeling de aanleg en de reconstructie van de N61 kunnen aanmerken als een noodzakelijke ruimtelijke ingreep van openbaar belang, als bedoeld in de Nota Ruimte die niet leidt tot een aantasting van de kernkwaliteiten van het nationaal landschap West-Zeeuws-Vlaanderen. Er is geen grond voor het oordeel dat de minister de kernkwaliteiten van het landschap niet bij de besluitvorming heeft betrokken noch voor het oordeel dat het plan zich op dit punt niet verdraagt met de Nota Ruimte.

Landschappelijke inpassing

32. [appellant sub11] en [appellante sub 11B] betogen dat het voorziene viaduct bij Oranjedijk in verband met de landschappelijke inpassing vervangen moet worden door een ondertunneling.

32.1. Ingevolge artikel 2, vierde lid, van het tracébesluit in samenhang gelezen met tabel 5, voor zover hier van belang, wordt ten behoeve van het ongelijkvloers kruisen van verkeer over of onder de N61 ter hoogte van km 4,86 viaduct Oranjedijk aangelegd over de N61.

32.2. De minister stelt dat het voorziene viaduct de landschappelijke kernkwaliteiten niet aantast, omdat deze kruising op een verantwoorde manier zal worden ingepast.

32.3. Uit paragraaf 4.3.4 van het landschapsplan volgt dat op één locatie een viaduct over de N61 zal worden aangelegd ter hoogte van de kruising met de Oranjedijk. Voor deze ongelijkvloerse kruising is een ruime onderdoorgang en een slanke constructie het uitgangspunt. Dit viaduct ligt ter hoogte van een bestaande dijk. Op afstand zullen de taluds daarvan minder opvallen, dan wanneer deze midden in de open polder liggen. Bij de kruising met de Oranjedijk wordt voorgesteld om de landhoofden van het viaduct uit te voeren overeenkomstig de beëindiging van de overige dijken. De beplanting op de Oranjedijk gaat ter hoogte van deze ongelijkvloerse kruising niet met het talud daarvan omhoog, maar blijft parallel daaraan doorlopen tot aan de N61. Zeker wanneer het viaduct aan weerszijden wordt begeleid door boombeplanting, waardoor de dijken worden versterkt en geaccentueerd, blijven de effecten beperkt tot het zichtbaar zijn van de constructie over de weg.

32.4. [appellant sub 11] en [appellante sub 11B] hebben niet aannemelijk gemaakt dat de landschappelijke kernkwaliteiten door het voorziene viaduct zodanig worden aangetast dat de minister, gezien de in het landschapsplan weergegeven inpassing daarvan, in redelijkheid niet heeft kunnen komen tot de keuze voor het in het tracébesluit vastgelegde viaduct ter hoogte van de Oranjedijk.

33. [appellante sub 3] betoogt dat de minister bij de landschappelijke inpassing van de N61 had moeten kiezen voor groene markeringsstroken in plaats van vangrails.

33.1. De minister stelt zich op het standpunt dat een geleiderail ongeoorloofd inhalen en frontale botsingen voorkomt en daarom een belangrijke veiligheidsvoorziening is. De door [appellante sub 3] bedoelde groene asmarkeringen worden volgens de minister alleen aangebracht wanneer er onvoldoende ruimte is voor een fysieke scheiding van de rijbanen. De minister stelt het aspect veiligheid in dit geval zwaarder te hebben laten wegen dan de landschappelijke inpassing.

33.2. In hetgeen [appellante sub 3] heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid voor het toepassen van vangrails heeft kunnen kiezen.

Bereikbaarheid brandstofverkooppunt IJzendijke

34. [appellant sub 2] en Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen voeren aan dat het brandstofverkooppunt aan de N61 bij IJzendijke door het tracébesluit niet langer meer direct te bereiken is vanuit IJzendijke, maar dat omgereden moet worden via Schoondijke. Dit brengt extra kosten met zich en ook het milieu is daarbij niet gebaat, aldus [appellant sub 2].

34.1. Ingevolge artikel 2, achtste lid van het tracébesluit wordt ter hoogte van km 7,40 bij de bochtafscheiding in de N61 een brandstofverkooppunt met verzorgingsplaats gerealiseerd.

Ingevolge artikel 9, aanhef en tabel 13, voor zover hier van belang, dient vanwege de aanleg/reconstructie van de N61 het brandstofverkooppunt IJzendijke aan de Middenweg 2 te worden aangekocht en gesloopt.

34.2. Tussen partijen is niet in geschil dat inwoners van IJzendijke moeten omrijden om het brandstofverkooppunt te kunnen bereiken. [appellant sub 2] en de Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen hebben echter naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat het omrijden zodanige negatieve gevolgen met zich brengt dat de minister in redelijkheid daaraan een groter gewicht had moeten toekennen dan aan het belang dat is gediend met het realiseren van het tracé op de in het bestreden besluit voorziene wijze.

Aantasting woon- en leefklimaat

35. [appellant sub 2] betoogt door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg tussen de Oranjestraat en de rotonde bij IJzendijke in zijn woon- en leefklimaat te worden aangetast. Daarbij voert hij aan dat de voorziene weg op een afstand van minder dan 100 m van zijn achtergevel wordt aangelegd en dat er vanaf de weg direct zicht bestaat op zijn achtertuin en de achtergevel van het huis. Hij vreest hierdoor voor aantasting van zijn privacy. Verder voert hij aan door de toename van het zicht op zijn perceel zich onveiliger te voelen en stelt hij dat zijn uitzicht wordt aangetast.

35.1. De minister onderkent dat er vanaf de voorziene verbindingsweg tussen de Oranjestraat en de nieuw aan te leggen rotonde meer zicht bestaat op de achtertuin van [appellant sub 2] en dat het uitzicht van [appellant sub 2] vanwege de aanleg van deze weg wordt aangetast. De minister stelt echter dat daarmee geen onaanvaardbare inbreuk wordt gemaakt op de leefomgeving van [appellant sub 2], omdat de nieuwe weg is ontworpen met de focus op zo min mogelijk negatieve effecten op geluid en landschap. Daartoe brengt de minister naar voren dat de voorziene ontsluitingweg richting de Oranjestraat evenwijdig loopt met de bebouwing om het open landschap zo min mogelijk te doorsnijden. Verder wordt de weg op voldoende afstand van de woningen aangelegd om de bewoners van de nabijgelegen wijk, waaronder Souliman, qua geluid- en lichtoverlast zoveel mogelijk te ontzien, aldus de minister. Vanwege de wens om uitzicht te behouden zal volgens de minister in de groenstrook tussen de achtertuin van [appellant sub 2] en de nieuwe verbindingsweg alleen lage beplanting worden gebruikt.

35.2. Ingevolge artikel 2, vijfde lid, tabel 6 wordt bij IJzendijke een nieuwe verbindingsweg met vrijliggend fietspad aangelegd tussen de Oranjestraat en de Middenweg. De verbindingsweg sluit aan op de rotonde IJzendijke, het fietspad sluit aan op de fietstunnel.

35.3. Het tracébesluit zal voor [appellant sub 2] een verandering van de woonomgeving met zich brengen. [appellant sub 2] heeft met hetgeen hij heeft aangevoerd naar het oordeel van de Afdeling echter niet aannemelijk gemaakt dat deze verandering zal leiden tot een zodanige aantasting van het woon- en leefklimaat dat de minister daaraan in redelijkheid een groter gewicht had moeten toekennen dan aan het belang dat is gemoeid met de aanleg van het tracé.

36. [appellante sub 3] betoogt in haar woon- en leefklimaat te worden aangetast. Daarbij voert zij aan dat de N61 dicht bij haar woning komt te liggen en dat met name de vangrails zullen zorgen voor een aantasting van het uitzicht.

36.1. De minister stelt dat uit het oogpunt van veiligheid ervoor is gekozen om vangrails te plaatsen in plaats van groene asmarkeringen, zoals [appellante sub 3] wenst. Het aspect veiligheid weegt in dit geval volgens de minister zwaarder dan de landschappelijke inpassing van de weg.

36.2. Het tracébesluit zal voor [appellante sub 3] een verandering van de woonomgeving met zich brengen. De Afdeling ziet met hetgeen [appellante sub 3] heeft aangevoerd echter niet aannemelijk gemaakt dat deze verandering zal leiden tot een zodanige aantasting van het woon- en leefklimaat dat de minister daaraan in redelijkheid een groter gewicht had moeten toekennen dan aan het belang dat is gemoeid met de aanleg van het tracé.

37. [appellant sub 5] betoogt door het tracébesluit in zijn woon- en leefklimaat te worden aangetast. Daartoe voert hij aan dat de verkeersintensiteit op de Oranjestraat, vlakbij zijn woning, zal toenemen. Volgens hem zal ook meer landbouwverkeer gebruik gaan maken van

deze weg.

37.1. De minister stelt onder verwijzing naar het rapport "Routes Zwaar verkeer in en rond IJzendijke" dat zwaar landbouwverkeer niet via de kern van IJzendijke zal rijden, maar gebruik zal maken van de Zevenhofstedestraat en de Oranjedijk en de noordelijke parallelweg. De minister heeft toegezegd om ter hoogte van de nieuwe rotonde verwijzingsborden te plaatsen om te voorkomen dat zwaar verkeer via de kern van IJzendijke gaat rijden.

37.2. Het tracébesluit zal voor [appellant sub 5] een verandering van de woonomgeving met zich brengen. [appellant sub 5] heeft met hetgeen hij heeft aangevoerd naar het oordeel van de Afdeling echter niet aannemelijk gemaakt dat deze verandering zal leiden tot een zodanige aantasting van het woon- en leefklimaat dat de minister daaraan in redelijkheid een groter gewicht had moeten toekennen dan aan het belang dat is gemoeid met de aanleg van het tracé.

Fietsverkeer

38. [appellante sub 3] betoogt dat het in verband met de veiligheid beter is om het fietspad en de parallelweg ter plaatse van haar woning en bedrijfspercelen van elkaar te scheiden en het bestaande fietspad te laten liggen, aangezien op dit tracé veel verkeer rijdt. Dat blijkt volgens haar ook uit het feit dat het tracé ter plaatse van haar woning en bedrijfspercelen breder wordt aangelegd. Zij voert aan dat het bestaande fietspad bij haar perceel kan worden aangesloten op het vrijliggende fietspad tussen de Watervlietsedijk en de Turkijeweg om het verkeer op de parallelweg en het fietspad van elkaar te scheiden.

38.1. De minister stelt dat het grootste deel van het fietsverkeer langs de N61 gebruik kan maken van het vrijliggende fietspad ten noorden van de N61. Ten zuiden van de N61 is er een vrijliggend fietspad tussen de Watervlietseweg en de Turkijeweg. Verder is er volgens de minister op een aantal parallelwegen sprake van menging van landbouwverkeer en fietsers. De minister brengt, onder verwijzing naar het Handboek Wegontwerp-Erftoegangswegen, naar voren dat menging van verkeer op erftoegangswegen, zoals de parallelwegen moeten worden aangemerkt, gebruikelijk is. Dat ter plaatse van de woning van [appellante sub 3] de parallelweg breder wordt aangelegd, betekent volgens de minister niet dat de verkeersintensiteiten daar hoog zijn. Volgens de minister maakt de brede parallelweg juist dat deze weg geschikt is voor gemengd verkeer, waaronder fietsen. Het vrijliggende fietspad bij de woning van [appellante sub 3] wordt volgens de minister verwijderd.

38.2. Ingevolge artikel 2, derde lid, tabel 4 van het tracébesluit wordt ten noorden van de N61 ter hoogte van km 4,00 en km 19,90 een vrijliggend fietspad gerealiseerd van 3 m breed en wordt ten zuiden ter hoogte van km 6,90 en km 8,67 een vrijliggend fietspad gerealiseerd eveneens van 3 m breed.

38.3. Vaststaat dat ter hoogte van de woning en bedrijfspercelen van [appellante sub 3] geen vrijliggend fietspad wordt gerealiseerd. Gezien hoofdstuk 7.5 van het Handboek Wegontwerp-Erftoegangswegen heeft de minister naar het oordeel van de Afdeling terecht gesteld dat op dergelijke wegen gemengd verkeer kan voorkomen.

[appellante sub 3] heeft niet met concrete gegevens aannemelijk gemaakt dat de minister niet in redelijkheid het kunnen besluiten om het tracé ter plaatse niet te voorzien van een vrijliggend fietspad.

39. [appellant sub 2] en [appellant sub 11] en [appellante sub 11B] pleiten ten slotte voor de aanleg van twee fietstunnels bij de rotonde. Een fietstunnel bij de kruising Middenweg en Oranjestraat/Turkijeweg is volgens hen vooral wenselijk, omdat IJzendijke gebruik maakt van

voorzieningen, zoals scholen, in Oostburg. Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen betogen onder verwijzing naar het rapport van Magrid uit 2010 dat het voorziene tracé bij IJzendijke tot gevolg heeft dat fietsers meer dan één kilometer dienen om te rijden.

39.1. De minister stelt dat met het aantal fietstunnels wordt voldaan aan de maximaal toegestane omrijafstanden uit het door de provincie Zeeland vastgestelde Actieplan Fiets. In dit verband verwijst de minister tevens naar het rapport "Barrièrewerking N61 voor fietsers" van de provincie Zeeland uit 2007. Bij IJzendijke kunnen fietsers bij de rotonde de N61 oversteken via een fietstunnel. Een fietstunnel heeft volgens de minister de voorkeur boven een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten. De minister stelt verder dat de gemeente Sluis overweegt om een doorsteek te maken vanuit de Handboogstraat en de Wilhelm Tellstraat ter verkorting van het tracé.

39.2. In de Trajectnota/MER is vermeld dat bij de bepaling waar de fietsverbindingen over de N61 moeten komen, het Actieplan Fiets tot uitgangspunt is genomen.

In dit Actieplan wordt een onderscheid gemaakt in utilitair fietsverkeer en recreatief fietsverkeer. Bij het utilitair fietsverkeer, waarbij er een concreet herkomst- en eindbestemmingsadres is, is het van belang of de oversteek deel uitmaakt van het netwerk en is het uitgangspunt dat de route befietsbaar moet zijn. Omfietsen is een uitzondering, die volgens het Actieplan alleen aan de orde is als er op korte afstand een alternatieve oversteekmogelijkheid is. Uitgaande van een maximale fietsafstand van 7,5 kilometer wordt voorgesteld om 10% daarvan als maximale omrijafstand aan te houden, aldus het Actieplan. Uitgegaan wordt van een omrijfactor tussen de 1,1 en de 1,3. Wanneer de oversteek geen onderdeel uitmaakt van het utilitaire netwerk is het uitgangspunt dat er omgefietst kan worden, tenzij het gaat om grote intensiteiten van meer dan 250 fietsers of omrijafstanden van meer dan 1500 m.

Bij het recreatief fietsverkeer, zogenoemde rondritten, is de beleving van het landschap en het ontsluiten van de attractieve gebieden van Zeeland het uitgangspunt. Als de alternatieve route teveel van een attractief gebied mist, dient volgens het Actieplan een ongelijkvloerse oversteek gecreëerd te worden. Afleiden naar een oversteek via parallelwegen of aanliggende fietspaden is hooguit over korte afstand van maximaal 250 m of één minuut omrijden te overwegen. Ook hierbij is van belang dat de intensiteit van het fietsverkeer wordt betrokken, aldus het Actieplan.

39.3. Uit het rapport van de provincie Zeeland volgt dat bij de kruising Turkijeweg en Oranjestraat met name 's-ochtends veelvuldig gebruik gemaakt wordt van de op dit moment nog bestaande oversteekmogelijkheid voor fietsers. De intensiteiten op een zaterdag en een werkdag worden geschat op onderscheidenlijk 136 en 390 per etmaal. Volgens tabel 8 van dit rapport bedraagt de omrijfactor bij utilitaire fietsers 1,07. Daarmee wordt voldaan aan hetgeen is vermeld in het Actieplan ten aanzien van utilitaire fietsers. Ten aanzien van de recreatieve fietsers vermeldt tabel 9 van het rapport dat de omrijfactor 1,02 bedraagt. Ten aanzien van recreatieve fietsers wordt in het Actieplan geen omrijfactoren genoemd, maar gaat het meer om de afstand die omgefietst moet worden.

Ten aanzien van de kruising bij de Nollenweg/IJzendijkseweg en de Komsestraat vermeldt het rapport dat slechts een zeer beperkt aantal fietsers gebruik maakt van deze mogelijkheid om de N61 over te steken. Op een zaterdag is de gemiddelde intensiteit 34 per etmaal en op een werkdag is de gemiddelde intensiteit 8 per etmaal. Voor deze kruising is er geen omrijfactor berekend in het rapport. Gelet daarop heeft de minister op goede gronden gesteld dat ter plaatse van de Nollenweg/IJzendijkseweg en de Komsestraat geen fietstunnel wordt

gerealiseerd.

39.4. [appellant sub 2] en [appellant sub11] en [appellante sub 11B] hebben het standpunt van de minister niet gemotiveerd weerlegd. Tevens hebben Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen niet aannemelijk gemaakt dat sprake zal zijn van een zodanige nadelige verkeerssituatie voor fietsers dat grond bestaat voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen komen tot het voorziene tracé en daarmee voor het laten vervallen van twee oversteekplaatsen van de N61 bij de kruising Turkijeweg/Oranjestraat en Nollenweg/IJzendijkseweg en de Komsestraat.

40. Fietzersbond betoogt onder verwijzing naar het ASVV 2004 dat de voorziene fietspaden wat betreft de breedte niet aansluiten bij de normen uit de CROW.

40.1. Ingevolge artikel 2, derde lid, van het tracébesluit worden vanwege de aanleg/reconstructie van de N61 vrijliggende fietspaden gerealiseerd in de lengterichting van de N61 met een breedte van 3,0 m.

40.2. Het ASVV 2004 van de CROW geeft aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. Anders dan de Fietzersbond betoogt zijn de daarin weergegeven normen dan ook niet zonder meer toepasbaar in de onderhavige situatie, waar het gaat om fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom.

De minister heeft bij het bepalen van de breedte van de fietspaden aangesloten bij het Handboek "Wegontwerp - erftoegangswegen" en het Handboek "Ontwerpwijzer fietsverkeer". Beide handboeken zijn van de CROW.

Bij het bepalen van de breedte van de fietspaden is de van de etmaalintensiteit afgeleide spitsuurintensiteit van belang. De etmaalintensiteit wordt door de minister geschat op 100 tot 300 fietsers. De Fietzersbond heeft niet aannemelijk gemaakt dat deze schatting onjuist is. Uitgaande van een spitsuurintensiteit van lager dan 100 is op grond van het Handboek "Wegontwerp - erftoegangswegen" een breedte van 2,5 m voldoende. In het handboek "Ontwerpwijzer - fietsverkeer" wordt bij een spitsuurintensiteit van 50 tot 100 fietsers per uur een breedte bij tweeverkeersrichtingen van 3 tot 3,5 m aanbevolen.

Gelet hierop heeft de minister naar het oordeel van de Afdeling een breedte van fietspaden van 3 m toereikend kunnen achten.

41. De Afdeling begrijpt het beroep van de Fietzersbond, gezien het verhandelde ter zitting, aldus dat zij van mening is dat de belangen van de recreatieve fietsers onvoldoende zijn betrokken bij de vaststelling van het tracébesluit. Daartoe voert de Fietzersbond aan dat het voorziene aantal oversteekplaatsen onvoldoende is om in de toekomst knooppuntroutes te kunnen inrichten. De Fietzersbond vreest in dit verband barrièrewerking.

41.1. De minister stelt dat het merendeel van de oversteekplaatsen die komen te vervallen vanwege het tracébesluit zeer weinig worden gebruikt en dat de grootste fietsstromen zijn gedekt, zodat de barrièrewerking niet wordt vergroot. Daarbij geldt volgens het Actieplan Fiets voor de recreatieve fietser dat deze zich aanpast aan de mogelijkheden die hem geboden worden. Voor fietsers zonder werkelijk bestemmingsadres is de barrièrewerking minder groot, aldus de minister.

41.2. Mede in aanmerking genomen dat de Fietzersbond ter zitting te kennen heeft gegeven zich te kunnen vinden in het door de minister tot uitgangspunt genomen Actieplan Fiets, ziet de Afdeling in hetgeen de Fietzersbond betoogt, geen aanleiding voor het oordeel dat de minister aan de belangen van de Fietzersbond bij het in de toekomst kunnen inrichten van

knooppuntroutes in redelijkheid een groter gewicht had moeten toekennen dan aan de belangen die zijn betrokken bij het voorziene tracé.

Busverbinding

42. Stichting Dorpsraad IJzendijke en anderen betogen dat het voorziene tracé rond IJzendijke tot gevolg heeft dat tijdverlies optreedt voor het openbaar vervoer.

42.1. De minister stelt dat als gevolg van het voorziene tracé de lijnvoering van de buslijn wordt aangepast. Dit houdt in dat van de rotonde Schoondijke-N253 naar de rotonde IJzendijke buslijn 1 over de N61 rijdt. In IJzendijke blijven de haltevoorzieningen bestaan met uitzondering van de halte ter hoogte van het bedrijfsterrein aan de Oranjestraat.

43. Het tracébesluit voorziet niet in de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de inrichting van het openbaar vervoer in de desbetreffende regio. Dit betreft een bevoegdheid van het college van gedeputeerde staten van Zeeland als concessieverlener. Nu het beroep in zoverre het bereik van het bestreden besluit te buiten gaat, is een inhoudelijke bespreking daarvan dan ook niet aan de orde.

Geluid

44. [appellante sub 3] vreest voor geluidhinder ter plaatse van haar woning. Zij voert aan dat in het akoestisch rapport ten onrechte alleen de geluidbelasting op de noordgevel van haar woning is berekend. Volgens haar had ook de oostgevel in het akoestisch onderzoek moeten worden betrokken, omdat de N61 dicht bij de woning komt te liggen. Verder voert zij aan dat de minister ten onrechte ter plaatse van haar woning geen ZOAB toepast ter beperking van de geluidhinder.

44.1. In artikel 87d, tweede lid, van de Wet geluidhinder is bepaald waarnaar akoestisch onderzoek moet worden gedaan bij het voorbereiden van een wijziging van een hoofdweg. Ingevolge dit artikellid moet - kort weergegeven en voor zover hier van belang onderzoek - worden ingesteld naar de geluidbelasting die door woningen binnen de zone van de weg vanwege de weg wordt ondervonden.

44.2. In paragraaf 4.15 van het akoestisch rapport is vermeld dat op iedere geluidgevoelige bestemming in het onderzoeksgebied één rekenpunt is gelegd. Bij twijfel welke gevel de maatgevende gevel is, zijn op meerdere gevels rekenpunten gelegd.

44.3. De woning van [appellante sub 3] is gelegen aan de [locatie 5] te Biervliet. De noordgevel loopt evenwijdig met de N61 en is dichtbij de N61 gelegen dan de oostgevel. [appellante sub 3] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de noordgevel ten onrechte in het akoestisch rapport is aangemerkt als maatgevende gevel. Gelet hierop bestaat geen grond voor het oordeel dat de minister in zoverre niet van de resultaten in het akoestisch rapport mocht uitgaan.

44.4. Ingevolge artikel 1, twaalfde lid, van het tracébesluit wordt, voor zover hier van belang, de N61 overwegend uitgevoerd met een verharding bestaande uit enkellaags ZOAB of een verharding met een gelijkwaardige akoestische kwaliteit, vanwege de maximum snelheid van 100 km/uur.

44.5. Ingevolge artikel 4, tweede lid, wordt tussen km 9,95 en km 11,20 tweelaags ZOAB of een verharding van gelijkwaardige kwaliteit toegepast.

Uit bijlage 3.6 van het akoestisch rapport volgt dat deze maatregel in artikel 4 van het tracébesluit ook een beperkt geluidreducerend effect heeft op de gevel van de woning van

[appellante sub 3].

44.6. De minister heeft ter zitting bevestigd dat ter hoogte van de woning van [appellante sub 3] het wegdek van dubbellaags ZOAB wordt voorzien. Het betoog van [appellante sub 3] mist in zoverre feitelijke grondslag.

Schade

45. [appellant sub 2] stelt dat het tracébesluit een waardedaling van zijn woning tot gevolg zal hebben.

45.1. De minister erkent dat het tracébesluit gevolgen heeft voor de situatie in de woonomgeving van [appellant sub 2], omdat een nieuwe weg verbindingsweg wordt aangelegd tussen de rotonde bij IJzendijke en de Oranjestraat. Voor zover [appellant sub 2] nadelige gevolgen ondervindt van het tracébesluit ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid ten aanzien van een vergoeding van de eventuele schade kon volstaan te verwijzen artikel 20d van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 11 van het tracébesluit. Ingevolge deze artikelen kan na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister worden ingediend.

46. [appellante sub 3] betoogt dat zij door het tracébesluit onevenredig wordt benadeeld. Daartoe voert zij aan dat zij door het vervallen van de bestaande mogelijkheid om de N61 te kunnen oversteken met landbouwvoertuigen zij ernstig in haar bedrijfsvoering wordt belemmerd. Zij vreest in dat kader voor oponthoud en omrij schade. Met name in de zomer tijdens het oogstseizoen verwacht [appellante sub 3] veel oponthoud door drukte op de wegen.

46.1. [appellante sub 3] ontplooit voor haar akkerbouwbedrijven bedrijfsactiviteiten op twee bedrijfslocaties gelegen aan de [locatie 5] en [locatie 6] te IJzendijke. Beide percelen worden door de N61 van elkaar gescheiden. [appellante sub 3] kan in de huidige situatie de N61 oversteken bij de kruising van de IJzendijkseweg en de Nolleweg. Het tracébesluit voorziet erin dat deze kruising komt te vervallen. Ingevolge artikel 2, tabel 3, van het tracébesluit in samenhang bezien met het zesde lid worden de percelen van [appellante sub 3] door middel van een nieuw aan te leggen parallelweg ontsloten.

46.2. Tussen partijen is niet in geschil dat [appellante sub 3] in de voorziene situatie enkele kilometers dient om te rijden om van de ene bedrijfslocatie naar de andere te komen. Evenmin is tussen partijen in geschil dat [appellante sub 3] nadeel zal ondervinden van drukte op de Watervlietseweg dat de voorziene parallelweg oprijdt.

46.3. [appellante sub 3] heeft naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat het omrijden via de rotonde bij IJzendijke zodanige negatieve bedrijfsgevolgen met zich brengt dat de minister niet in redelijkheid ten aanzien van een vergoeding van de eventuele schade kon volstaan te verwijzen artikel 20d van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 11 van het tracébesluit. Ingevolge deze artikelen kan na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister worden ingediend.

Hoek

Verkeersveiligheid

47. De Afdeling begrijpt het beroep van [appellant sub 8] aldus dat hij van mening is dat een onveilige situatie zal ontstaan omdat het aantal rijstroken ter hoogte van de in de nabijheid van de woning gelegen Braakmanpassage 2x1-rijstroken zal zijn in plaats van 2x2-rijstroken.

47.1. De minister heeft de verkeersveiligheid van de in de nabijheid van de woning van [appellant sub 8] gelegen Braakmanpassage, die met het oog op de ecologische situatie ter plaatse met 2x1 in plaats van zoals elders 2x2 rijstroken is uitgevoerd, nader bezien. De kans op een ongeval is volgens de minister klein. Om de kans op een ongeval nog verder te reduceren zullen attentieverhogende maatregelen worden getroffen. Voorts zal de voorziene brug zo breed zijn dat voor het beide kanten mogelijk zal zijn om hulpdiensten doorgang te verlenen en om bij werkzaamheden verkeer in beide richtingen met een aangepaste snelheid over de brug te geleiden.

47.2. [appellant sub 8] heeft de uiteenzetting van de minister niet gemotiveerd weersproken. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de verkeersveiligheid van en wegens het tracé voldoende is gewaarborgd.

Geluid - akoestisch onderzoek

48. [appellant sub 8] betoogt dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening is gehouden met de te verwachten verkeersintensiteit op de voorziene parallelweg. Dit wringt te meer, nu deze weg van het tracé wordt gescheiden door een geluidwal, aldus [appellant sub 8].

48.1. De minister erkent dat de parallelweg aan de noordzijde van de N61 ter hoogte van Hoek niet is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Dit wegvak is evenmin meegenomen in het gehanteerde verkeersmodel. Het wegvak betreft een niet-doorgaande parallelweg, een weg die hooguit gebruikt zal worden voor bestemmingsverkeer. Uit het verweerschrift volgt dat bij een verkeersintensiteit van 200 motorvoertuigen - dit aantal is afgeleid van een andere rustige en doorgaande parallelweg met 292 motorvoertuigen - de in het tracébesluit voor de woning van [appellant sub 8] vastgestelde ten hoogst toelaatbare waarde van 51 dB op 1,5 m hoogte niet wijzigt. [appellant sub 8] heeft niet aannemelijk gemaakt dat moet worden getwijfeld aan de juistheid van de door de minister in deze berekening gehanteerde uitgangspunten en de voor de woning gestelde hogere waarde.

Geluid - maatregelen

49. [appellant sub 8] betoogt dat de minister bij het bepalen van de noodzaak tot het treffen van maatregelen ter hoogte van zijn in cluster 9 gelegen woning ten onrechte in het kader van de doelmatigheidsbeoordeling toepassing heeft gegeven aan het maatregel- en schermencriterium omdat alleen naar de kosten is gekeken.

49.1. In onder meer de uitspraak van de Afdeling van 21 februari 2007 in zaak met nr. 200600229/1 is overwogen dat toepassing van het maatregel- en schermencriterium niet in strijd is met de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving. Bij toepassing van het maatregel- en schermencriterium spelen niet alleen financiële overwegingen een rol, maar worden de kosten van geluidbeperkende maatregelen afgewogen tegen de te behalen geluidreductie. In hetgeen [appellant sub 8] aanvoert, ziet de Afdeling geen aanleiding om ten aanzien van de aanvaardbaarheid van het maatregel- en schermencriterium tot een ander oordeel te komen.

Schade

50. [appellant sub 8] vreest schade aan zijn woning wegens de aanleg van de fietstunnel nabij het kruispunt/ rotonde N61 - Weg naar Philippine.

50.1. De minister stelt dat Rijkswaterstaat voor de start van de uitvoering de aannemer

opdracht geeft een risicoanalyse uit te voeren om te bepalen welke woningen mogelijk bouwschade ondervinden. Bij deze woningen zal een 0-meting worden gedaan. Indien een bewoner vreest schade te ondervinden en deze valt volgens de aannemer niet in de risicocategorie, adviseert Rijkswaterstaat om de bestaande situatie voor de start van de bouw vast te leggen door middel van een door een deskundige opgesteld opnamerapport, aldus de minister.

Voor zover [appellant sub 8] nadelige gevolgen ondervindt van het tracébesluit ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid ten aanzien van een vergoeding van de eventuele schade kon volstaan te verwijzen artikel 20d van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 11 van het tracébesluit. Ingevolge deze artikelen kan na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding bij de minister worden ingediend.

Conclusie

51. De beroepen zijn ongegrond.

Proceskostenveroordeling

52. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

verklaart de beroepen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. T.L.J. Drouen, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Drouen

lid van de enkelvoudige kamer ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 5 september 2012

375.