

# Zoekresultaat - inzien document

## ECLI:NL:RVS:2016:2241

Permanente link:

<http://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak:ECLI:NL:RVS:2016:2241>

Instantie	Raad van State
Datum uitspraak	17-08-2016
Datum publicatie	17-08-2016
Zaaknummer	201602741/1/R6
Rechtsgebieden	Bestuursrecht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 15 februari 2016 heeft de minister het tracébesluit "Tracébesluit Nieuwe Sluis Terneuzen" vastgesteld.
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

## Uitspraak

201602741/1/R6.

Datum uitspraak: 17 augustus 2016

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Navimar B.V. en Continental B.V. (hierna tezamen en in enkelvoud: Navimar), gevestigd te Terneuzen,
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Passluis Shiphandling B.V. (hierna: Passluis), gevestigd te Westdorpe, gemeente Terneuzen,
3. [appellante sub 3] en andere (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellante sub 3]), gevestigd te [plaats],
4. de vereniging Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer, handelend onder de naam Koninklijke BLN-Schuttevaer, gevestigd te Zwijndrecht, en de vereniging EVO, gevestigd te Zoetermeer, (hierna: Schuttevaer en EVO),
5. de vereniging Algemeene Schippers Vereeniging, gevestigd te Rotterdam,

en

de minister van Infrastructuur en Milieu,  
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 15 februari 2016 heeft de minister het tracébesluit "Tracébesluit Nieuwe Sluis Terneuzen" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben Navimar, Passluis, [appellante sub 3], Schuttevaer en EVO en Algemeene Schippers Vereeniging beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

Schuttevaer en EVO en Algemeene Schippers Vereeniging hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 12 juli 2016, waar Navimar, vertegenwoordigd door mr. E.W.J. de Groot, advocaat te Breda en [directeuren], [appellante sub 3], ook vertegenwoordigd door mr. E.W.J. de Groot, en [directeur], Schuttevaer en EVO, vertegenwoordigd door L. Booij en M.H. Buitendijk, Algemeene Schippers Vereeniging, vertegenwoordigd door R. Breedveld, E. Lubbers en B.J. Lubbers en de minister, vertegenwoordigd door mr. M. de Hoop, drs. H Verbeek, J.A. Gijezen, T.F. Blommaert, mr. M. de Bruijne, allen werkzaam bij het ministerie, en door drs. P.L. Karssemeijer, adviseur, zijn verschenen.

Overwegingen

Het project

1. Het tracébesluit voorziet in de wijziging van de hoofdvaarweg van het Kanaal Gent-Terneuzen met daarin het sluizencomplex Terneuzen, alsmede de Westbuitenhaven en een klein deel van de Westerschelde door de aanleg van een nieuwe sluis tussen de Oostsluis en Westsluis en de daarbij behorende werkzaamheden.

De Westerschelde en het Kanaal Gent-Terneuzen worden met elkaar verbonden door de sluizen van Terneuzen. Het huidige sluizencomplex bestaat uit drie sluizen, te weten de Westsluis, de Oostsluis en de Middensluis. Bij het sluizencomplex zijn kantoren en bedrijven gevestigd.

De nieuwe sluis wordt gerealiseerd tussen de Oostsluis en de Westsluis. De Middensluis zal verdwijnen.

2. Het tracébesluit is vooraf gegaan door een uitgebreide verkenning van de maritieme toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen. Daarbij is van betekenis geacht dat het sluizencomplex van Terneuzen een schakel is in de Seine-Scheldeverbinding, die het Franse waterwegennet verbindt met dat van België, Nederland en Duitsland. Consultatie van een breed samengesteld maatschappelijk klankbord heeft geleid tot een unaniem advies aan de minister om een grote sluis te realiseren. Over de planuitwerking heeft de Staat der Nederlanden een verdrag gesloten met Vlaanderen.

Appellanten

3. Navimar exploiteert een handel in scheepsbenodigdheden, waaronder satelliet- en radiocommunicatie en navigatiesystemen, en installeert en repareert scheepsmaterialen. [appellante sub 3] exploiteert een handel in scheepsbenodigdheden en aardolieproducten. Beide zijn gevestigd op de Schependijk. Zij kunnen zich niet verenigen met het tracébesluit voor zover hun vestiging op de Schependijk niet behouden kan blijven. Passluis exploiteert aan het zijkanaal F ten noorden van de brug over het Kanaal Gent-Terneuzen een jachtwerf met ligplaatsen, een winterberging en een watersportwinkel. Passluis vreest onder meer voor schade ten gevolge van golfslag van passerend scheepvaartverkeer. Schuttevaer en EVO en Algemeene Schippers Vereeniging behartigen de belangen van binnenvaartschippers. Zij kunnen zich niet verenigen met het tracébesluit onder meer omdat daarbij niet is voorzien in meer wacht-, opstel- en overnachtingsplaatsen en niet een afzonderlijk permanent spuikanaal zal worden aangelegd.

De Afdeling stelt vast dat de beroepsgronden van appellanten niet tegen de aanleg van de Nieuwe Sluis als zodanig zijn gericht. Zij betwisten niet dat het nodig is om het sluizencomplex aan te passen om de maritieme toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen te vergroten.

Ontvankelijkheid

#### Ontvankelijkheid Algemeene Schippers Vereeniging

4. Ingevolge artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) bedraagt de termijn voor het indienen van een beroepschrift zes weken.

Ingevolge artikel 6:8, vierde lid, vangt de termijn voor het indienen van een beroepschrift tegen een besluit dat is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 aan met ingang van de dag na die waarop het besluit overeenkomstig artikel 3:44, eerste lid, onderdeel a, ter inzage is gelegd.

Ingevolge artikel 6:9, eerste lid, is een beroepschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn is ontvangen.

Ingevolge het tweede lid is bij verzending per post een beroepschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Ingevolge artikel 6:11 blijft ten aanzien van een na afloop van de termijn ingediend beroepschrift niet-ontvankelijkverklaring op grond daarvan achterwege indien redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de indiener in verzuim is geweest.

5. Het tracébesluit is op 14 maart 2016 ter inzage gelegd. De termijn voor het indienen van een beroepschrift is daarom aangevangen op 15 maart 2016 en geëindigd op 25 april 2016.

Het beroepschrift van Algemeene Schippers Vereeniging is ingekomen op 4 mei 2016. Het beroepschrift is blijkens de sticker op de enveloppe op 3 mei 2016 door PostNL verzonden. Het beroepschrift is daarom niet tijdig ingediend.

6. Algemeene Schippers Vereeniging heeft bij brief van 4 mei 2016 gesteld dat zij bij brief van 20 april 2016 een beroepschrift naar de Afdeling heeft verzonden. Die brief is niet bij de Afdeling ingekomen. De door Algemeene Schippers Vereeniging gestelde omstandigheden dat de brief bij de postverwerker is kwijt geraakt en het nagenoeg onmogelijk is om aannemelijk te maken dat de brief is verzonden dienen voor haar rekening en risico te blijven. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat Algemeene Schippers Vereeniging naar voren heeft gebracht dat zij de brief niet aangetekend maar per normale post heeft verzonden. Algemeene Schippers Vereeniging heeft ook overigens geen omstandigheden naar voren gebracht op grond waarvan de overschrijding van de termijn voor het indienen van een beroepschrift verschoonbaar is als bedoeld in artikel 6:11 van de Awb. Het persbericht dat Algemeene Schippers Vereeniging heeft uitgebracht, geeft daarvoor geen grond. Hoewel daarin staat dat Algemeene Schippers Vereeniging op 20 april 2016 beroep heeft ingesteld, is daarmee niet aangetoond dat het beroepschrift ook daadwerkelijk op die dag is verzonden.

Het beroep van Algemeene Schippers Vereeniging is gelet op het voorgaande niet-ontvankelijk. Aan de bespreking van haar beroepsgronden komt de Afdeling daarom niet toe.

#### Ontvankelijkheid Passluis

7. Passluis vreest voor schade ten gevolge van de golfslag van schepen. Deze schade treedt volgens haar al in de bestaande situatie op en zal toenemen omdat het aantal schepen en de omvang van de schepen zal toenemen ten gevolge van de aanpassing van de sluis.

8. Ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2, bij de Awb, kan door een belanghebbende bij de Afdeling beroep worden ingesteld tegen een besluit omtrent vaststelling van een tracébesluit.

Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Awb wordt onder belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

9. Passluis is, zoals ter zitting door de minister is bevestigd, gevestigd op een afstand van meer dan 10 km van het sluisencomplex. Deze afstand is naar het oordeel van de Afdeling te groot om een rechtstreeks bij

het bestreden tracébesluit betrokken belang aan te nemen. Passluis heeft geen feiten en/of omstandigheden aangevoerd in verband waarmee moet worden geoordeeld dat ondanks de afstand tot de ontwikkeling die in het tracébesluit is voorzien een objectief en persoonlijk belang van haar daarbij rechtstreeks is betrokken. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de aanpassing van de sluis geen gevolgen heeft voor de omvang van de schepen en de daarmee gestelde toename van de golfslag. Daarvoor is een aanpassing van het Kanaal Gent-Terneuzen vereist. Voorts heeft de minister naar aanleiding van het beroepschrift naar voren gebracht dat zich geen schade voordoet ten gevolge van passerend scheepvaartverkeer in de huidige situatie. Passluis heeft dat niet betwist. Zo er al enige feitelijke gevolgen zijn te ondervinden van de aanpassing van de sluis op het bedrijf of de bedrijfsvoering van Passluis, is niet aannemelijk gemaakt dat deze een zodanige omvang hebben dat het belang van Passluis zich daarmee onderscheidt van de belangen van andere bedrijven en particulieren die langs het Kanaal Gent-Terneuzen zijn gevestigd of wonen. Niet aannemelijk is daarom dat Passluis in het bijzonder gevolgen van de aanpassing van de sluis zal ondervinden.

10. De conclusie is dat Passluis geen belanghebbende is bij het bestreden besluit als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Awb en dat zij daartegen ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb, geen beroep kan instellen. Het beroep van Passluis is daarom niet-ontvankelijk. Aan de bespreking van haar beroepsgronden komt de Afdeling daarom niet toe.

Het beroep van Schuttevaer en EVO

Stremming door spuien en schutten

11. Schuttevaer en EVO betogen dat een permanent spuumiddel nodig is om de wachttijden te beperken in geval van wateroverschot en watertekort. Zij voeren aan dat de scheepvaart economische schade zal ondervinden van stremming van de sluisen. Volgens hen wegen de kosten die zijn gemoeid met de aanleg van een afzonderlijk spuikanaal niet op tegen deze schade. Zij wijzen er in dit verband op dat binnenvaartschippers hebben waargenomen dat, ondanks afspraken daarover, er te veel water vanuit Frankrijk en België via het Kanaal Gent-Terneuzen naar het sluisencomplex komt.

12. In verband met het tracébesluit is een milieueffectrapport (hierna: MER) gemaakt. Aan het MER is een verkenning voorafgegaan waarin mogelijke alternatieven zijn onderzocht voor het vergroten van de toegankelijkheid van de Kanaalzone door de aanpassing van het sluisencomplex in Terneuzen. Dit heeft geleid tot een voorkeursalternatief, waarbij een zeesluis binnen het complex wordt aangelegd. In het MER zijn vervolgens drie varianten voor het voorkeursalternatief onderzocht en met elkaar vergeleken. In variant 1 is voorzien in het behoud van de Middensluis, waarbij deze sluis de functie van spuumiddel krijgt. In variant 2 wordt gebruik gemaakt van zoveel mogelijk beproefde technieken en zo min mogelijk ingrepen. Daarin is een afzonderlijk spuikanaal met een apart spuumiddel tussen de Oostsluis en de Nieuwe Sluis opgenomen. Variant 3 betreft een inrichting waarbij zo min mogelijk hoeft te worden gemanoevreerd bij de in- en uitvaart van de sluisen. In die variant wordt gespuid via de schutsluisen. Deze variant kent derhalve geen afzonderlijk spuikanaal.

13. Het onderzoek en de vergelijking van de varianten hebben plaatsgevonden aan de hand van drie doelstellingen. De doelstellingen zijn het vergroten van de capaciteit van het sluisencomplex, het verbeteren van de robuustheid van het sluisencomplex en het faciliteren van de schaalvergroting in de zeevaart. De capaciteit is onderzocht door het bepalen van de hoeveelheid goederen die door de sluisen kan worden vervoerd en het bepalen van de wachttijd. Robuustheid betekent, zo is in het MER toegelicht, dat de vaarroute minimale wachttijden moet kennen en beschikbaar moet zijn. De robuustheid is gemeten door het vaststellen van het percentage van de tijd dat de schutfunctie beschikbaar is. De schaalvergroting wordt bepaald door de omvang van de Nieuwe Sluis.

Na onderzoek en vergelijking van de varianten is gekozen voor een variant die bestaat uit verschillende elementen van de onderzochte varianten, waarbij niet in een afzonderlijk spuikanaal wordt voorzien. Volgens het MER zal met deze voorkeursvariant een toename van de getransporteerde vracht en een afname van de gemiddelde wachttijden worden gerealiseerd, is het sluisencomplex robuust en wordt de schaalvergroting van de zeevaart gefaciliteerd. De voorkeursvariant is uitgewerkt in het tracébesluit.

14. In het MER staat dat in de voorkeursvariant in het sluizencomplex een deel van de binnenvaart wordt meegeschat met de zeevaart in de grote sluizen. Door het grote oppervlak duurt het invaren en nivelleren in deze sluizen relatief lang, waardoor de schutcyclus ook lang is. Daardoor is de gemiddelde wachttijd, dat is de tijd tussen de aankomst van het schip bij het sluizencomplex en de eerst volgende schutting van de kolk, hoewel deze afneemt in vergelijking tot de autonome situatie, hoog. Het kolkoppervlak is echter volgens het MER voldoende om de schepen te schutten, zodat er geen capaciteitstekort is. Voorts dalen de passeertijden. De passeertijden, die de totale wachttijd en de schuttijd tezamen betreffen, zijn in het MER van grotere betekenis geacht dan de wachttijden. Dit houdt verband met de omstandigheid dat meerdere sluizen in het complex worden gebruikt voor de binnenvaart die verschillende wacht- en schuttijden kennen door een verschillende omvang. De effectbeoordeling van de passeertijden voor zowel binnenvaart- als zeeschepen is volgens het MER sterk positief.

In het MER is verder in aanmerking genomen dat stremmingen van sluizen kunnen plaatsvinden door het peilbeheer in verband met zowel wateroverschot als watertekort. Daarbij is ook rekening gehouden met de stijging van de zeespiegel door de klimaatverandering. Volgens het MER neemt in de autonome situatie de stremming door wateroverschot toe, vanwege de hogere maximum boven-afvoeren op het Kanaal Gent-Terneuzen en een iets lagere spuicapaciteit. De effectbeoordeling van stremmingen bij wateroverschot is volgens het MER en de Aanvulling MER van 15 december 2015, waarin een aanvulling op onderzoeken naar de effecten van de voorkeursvariant is opgenomen, neutraal, omdat het totaal aantal uren van stremming niet toeneemt ten opzichte van de autonome situatie. Daarbij is in aanmerking genomen dat het kolkoppervlak dat beschikbaar blijft bij stremming met de realisatie van de Nieuwe Sluis groter is dan in de autonome situatie. De stremming door watertekort neemt in de autonome situatie af vanwege de stijging van het peil van de Westerschelde door de klimaatverandering. Het komt in die situatie niet voor dat de sluizen niet beschikbaar zijn door watertekort. In de voorkeursvariant komen stremmingen door watertekort wel voor. De stremming bij watertekort wordt in het MER en de Aanvulling MER daarom negatief beoordeeld, maar is volgens het MER beperkt. Uit de berekeningen, waarvan de resultaten zijn neergelegd in de Aanvulling MER, volgt dat in de voorkeursvariant de stremming van de schutfunctie van de Nieuwe Sluis beperkt blijft tot 4,7% en dat in 0,8% van de beschikbare tijd per jaar geen van de sluizen beschikbaar is om te schutten ten gevolge van wateroverschot of watertekort.

15. Het betoog van Schuttevaer en EVO geeft geen aanleiding voor de conclusie dat de minister zich niet op het MER heeft mogen baseren wat betreft de gehanteerde berekeningen van de wacht- en passeertijden en de in de Aanvulling MER gehanteerde percentages van de tijd dat de sluizen gestremd zijn. De door Schuttevaer en EVO overgelegde stremmingsvensters van de periode van 22 oktober 2014 tot 9 juni 2016 en de berichtgeving daarover in de media geven geen aanleiding voor een ander oordeel. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de cijfers in de Aanvulling MER langjarige gemiddelden zijn. In de Aanvulling MER is betrokken dat deze gemiddelden indicaties betreffen en dat er afwijkingen kunnen optreden in zowel positieve als negatieve zin ten gevolge van extreem natte of extreem droge periodes. De omstandigheid dat in een bepaalde periode meer stremmingen plaatsvinden ten gevolge van wateroverschot en/of -tekort, betekent daarom niet dat de gehanteerde langjarige gemiddelden niet representatief zijn. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat in het MER rekening is gehouden met een stijging van het waterniveau door de klimaatverandering.

16. De Afdeling ziet gelet op het voorgaande in het betoog van Schuttevaer en EVO geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet op het MER heeft mogen baseren bij zijn keuze voor de voorkeursvariant, waarin niet is voorzien in de aanleg van een afzonderlijk spuikanaal. Uit het MER volgt dat de wacht- en passeertijden afnemen door de realisatie van de Nieuwe Sluis in vergelijking tot de autonome situatie. Het totaal aantal uren van stremming bij wateroverschot, waar de vrees van Schuttevaer en EVO met name betrekking op heeft, neemt, zo volgt uit het MER en de Aanvulling MER, niet toe ten opzichte van de autonome situatie. De stremming door watertekort is voorts volgens het MER en de Aanvulling MER beperkt. Het sluizencomplex is daarom volgens het MER in de voorkeursvariant robuust en er treedt geen capaciteitstekort op. De minister heeft zich daarom ook in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de aanleg van een afzonderlijk spuikanaal niet geboden is. De minister heeft daarbij mogen betrekken de met de aanleg van een afzonderlijke spuivoorziening gemoeide kosten. Voorts neemt de Afdeling in aanmerking dat in de toelichting van het tracébesluit staat dat in verband met de waterbeheerfunctie in de aansturing van het complex zal worden gezocht naar een optimale verdeling tussen de schut- en de waterbeheerfunctie, zodat de scheepvaart zo min mogelijk zal worden gehinderd door stremmingen ten gevolge van peilbeheer.

Het betoog faalt.

#### Ligplaatsen

17. Schuttevaer en EVO stellen dat het tracébesluit niet voorziet in voldoende ligplaatsen voor de binnenvaart zowel binnen als buiten het projectgebied. Zij wijzen er in dit verband op dat groei van het goederenvervoer in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) als ambitie is geformuleerd. Voorts brengen zij naar voren dat de minister in de configuratie van de ligplaatsen in met name de Westbuitenhaven rekening had dienen te houden met de nautische veiligheid. Het gaat volgens hen daarbij om afloopvoorzieningen en remming- of geleidewerken in verband met waterstandsvariaties. Zij wijzen in dit verband op de bepalingen die daarover in de Richtlijnen Vaarwegen 2011 zijn opgenomen. Zij vrezen dat zich strijd zal voordoen met bepalingen over vaar- en rusttijden in de Binnenvaartwet, de Binnenvaartregeling en de Arbeidstijdenwet.

18. Ingevolge artikel 1, eerste lid, onder a, van het tracébesluit worden in de Westbuitenhaven wacht-, opstel- en overnachtingsplaatsen voor binnenvaartschepen gerealiseerd.

Ingevolge het eerste lid, onder b, aanhef en sub viii, wordt het sluisencomplex gewijzigd door het realiseren van wacht-, opstel- en overnachtingsplaatsen voor binnenvaartschepen in de Binnenvoorhaven.

In de toelichting van het tracébesluit staat dat in de Westbuitenhaven wacht- en opstelplaatsen voor de binnenvaart worden gerealiseerd voor de binnenvaart, zodat de binnenvaart gebruik kan maken van de Westsluis en de Nieuwe Sluis. Volgens de toelichting kunnen deze wacht- en opstelplaatsen ook als overnachtingsplaatsen worden gebruikt. In artikel 1, tweede lid, onder c, is bepaald dat aan de westzijde van de Westbuitenhaven binnen het maatregelvlak "Waterstaatsdoeleinden, zone ligplaatsen" in het talud van de westelijke havendijk wacht- en opstelplaatsen worden ingericht met een lengte van maximaal 1400 meter verdeeld over twee parallelle rijen. Volgens het verweerschrift gaat het om negen wacht- en opstelplaatsen. In het tweede lid, onder f, is bepaald dat langs de dienstenhaven binnen het maatregelvlak "Waterstaatsdoeleinden, zone ligplaatsen", in de Westbuitenhaven, een noodsteiger wordt aangelegd voor zeeschepen met een lengte van maximaal 400 meter. Deze noodsteiger mag, behoudens in geval van noodsituaties, tevens worden gebruikt als wacht- en opstelplaats voor binnenvaartschepen. In de toelichting van het tracébesluit staat dat de noodsteiger kan worden benut als wacht- en opstelplaats voor de binnenvaart. Volgens het verweerschrift is er ruimte voor drie wacht- en opstelplaatsen.

In artikel 1, derde lid, onder d, is bepaald dat aan de westzijde van de Binnenvoorhaven binnen het maatregelvlak "Waterstaatsdoeleinden, zone ligplaatsen", opstel- en wachtplaatsen voor binnenvaartschepen worden ingericht met een lengte van maximaal 1400 meter verdeeld over twee parallelle rijen. In de toelichting van het tracébesluit staat dat deze wacht- en opstelplaatsen worden aangelegd voor de binnenvaart, om de Westsluis beter geschikt te maken voor de afwikkeling van de binnenvaart. Volgens het verweerschrift worden daar negen wacht- en opstelplaatsen gerealiseerd, waaronder drie overnachtingsplaatsen.

In het derde lid, onder f, is bepaald dat aan de beide zijden van de voorhaven Oostsluis ten behoeve van de Oostsluis binnen het maatregelvlak "Waterstaatsdoeleinden, zone ligplaatsen" opstel- en wachtplaatsen voor binnenvaartschepen worden ingericht met een lengte van maximaal 600 meter. Dit houdt volgens de toelichting van het tracébesluit verband met het deels afgraven van de Schependijk en het verdwijnen van de landtong Zeevaartweg. Daardoor verdwijnen de wacht- en opstelplaatsen voor de Oostsluis. Daarom zullen aan elke zijde van de voorhaven van de Oostsluis nieuwe wacht- en ligplaatsen worden ingericht. Volgens het verweerschrift zijn er in totaal twaalf wacht- en opstelplaatsen beschikbaar. Voorts zal worden voorzien in zes overnachtingsplaatsen aan de oostzijde van de Schependijk evenals in een afmeervoorziening, zo staat in de toelichting. Dit is bepaald in het derde lid, onder g. Deze overnachtingsplaatsen dienen ter vervanging van de zes overnachtingsplaatsen die ten gevolge van de aanleg van de Nieuwe Sluis verdwijnen. De wacht- en opstelplaatsen aan de westzijde van het kanaal kunnen daarnaast 's nachts worden gebruikt als overnachtingsplaatsen. Er is ruimte voor drie overnachtingsplaatsen, zo staat in de toelichting.

In het derde lid, onder h, is bepaald dat aan de oostzijde van de vaarweg van de Nieuwe Sluis binnen het maatregelvlak "Waterstaatsdoeleinden, zone ligplaatsen" een noodsteiger wordt aangelegd voor

zeeschepen met een lengte van maximaal 400 meter. Deze noodsteiger mag, behoudens in geval van noodsituaties, tevens worden gebruikt als wacht- en opstelplaats voor binnenvaartschepen. Volgens het verweerschrift is ter plaatse van deze noodsteiger ruimte voor drie wacht- en opstelplaatsen.

19. De minister heeft toegelicht dat het aantal wacht- en opstelplaatsen is gebaseerd op de prognoses van de scheepvaartbewegingen tot 2040 die zijn toegepast in het van het MER deel uitmakende Deelrapport MER Verkeer en Vervoer. De Afdeling ziet in het betoog van Schuttevaer en EVO geen grond voor het oordeel dat de minister zich onder verwijzing naar deze prognoses niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat daarmee in voldoende wacht- en opstelplaatsen is voorzien om een vlot en veilig gebruik van de sluis te waarborgen. Evenmin ziet de Afdeling in dat betoog grond voor het oordeel dat de minister niet heeft voorzien in voldoende overnachtingsplaatsen, nu in het tracébesluit is voorzien in negen overnachtingsplaatsen en in de mogelijkheid om een aantal wacht- en opstelplaatsen als overnachtingsplaatsen te gebruiken. Het betoog dat de minister in verband met de ambitie van groei van het goederenvervoer in de SVIR ook had moeten voorzien in aanvullende ligplaatsen buiten het sluisencomplex, faalt. Dit houdt geen verband met de aanpassing van het sluisencomplex waar het tracébesluit op ziet.

Het betoog faalt in zoverre.

20. De configuratie van de ligplaatsen is een aspect van uitvoering dat niet in het tracébesluit behoeft te worden geregeld. Voor zover het betoog van Schuttevaer en EVO daartoe strekt, faalt het. Het betoog waarin de vrees is vevat dat zich in verband daarmee strijd zal voordoen met de Richtlijnen Vaarwegen 2011, de Binnenvaartwet, de Binnenvaartregeling en de Arbeidstijdenwet faalt daarom ook.

De Afdeling ziet voorts in het betoog van Schuttevaer en EVO geen grond voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat bij het voorzien in ligplaatsen de nautische veiligheid niet in het geding is. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat, zoals de minister heeft toegelicht in de Nota Beantwoording zienswijzen en bestuurlijke reacties, op grond van het van het MER deel uitmakende Deelrapport MER Verkeer en Vervoer en de aanvulling daarop een operationeel concept is uitgewerkt waarin rekening is gehouden met het gemengd gebruik van de sluisen voor de zee- en binnenvaart en waarop de inrichting van de wacht- en opstelplaatsen is afgestemd. Het betoog faalt ook in zoverre.

De beroepen van Navimar en [appellante sub 3]

Algemeen

21. Navimar exploiteert aan de Schependijk 29 een watergebonden handel in scheepsbenodigdheden, waaronder maritieme satelliet- en radiocommunicatie en navigatiesystemen. Tevens repareert zij scheepsmaterialen. [appellante sub 3] exploiteert aan de [locatie] een handel in aardolieprodukten en scheepsbenodigdheden. Zij maakt daarbij gebruik van vier bevoorradingschepen, die afmeren aan de oostzijde van de Schependijk. De bedrijven van Navimar en [appellante sub 3] dienen te wijken in verband met de met het tracébesluit gepaard gaande wijzigingen van de Schependijk.

Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp van het besluit

22. Navimar en [appellante sub 3] betogen dat het tracébesluit in relevante mate afwijkt van het ontwerp van het besluit, zodat het besluit in strijd met de vereiste zorgvuldigheid tot stand is gekomen. Zij brengen naar voren dat uit het ontwerp van het tracébesluit volgde dat hun bedrijven op de Schependijk konden voortbestaan, hetgeen als gevolg van het vastgestelde besluit niet het geval is. Zij voeren aan dat de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp van het besluit niet in de aan het vastgestelde tracébesluit ten grondslag gelegde onderzoeken zijn verwerkt.

23. De minister mag bij de vaststelling van het tracébesluit wijzigingen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Slechts indien de afwijkingen van het ontwerp naar aard en omvang zodanig groot zijn dat een wezenlijk ander tracé zou worden vastgesteld, dient de wettelijke procedure opnieuw te worden doorlopen.

24. Op de van het ontwerp van het besluit deel uitmakende kaart is een groot gedeelte van de Schependijk, waaronder de percelen van Navimar en [appellante sub 3], aangewezen als maatregelvlak "Waterstaatsdoeleinden, zone compensatie sluis- en watergebonden functies". Uit de in artikel 2 van het ontwerp van het besluit opgenomen tabel 1, onder 7, volgt dat binnen dit maatregelvlak aangegeven ontsluitingswegen naar en parkeervoorzieningen ten behoeve van gebouwen en terreinen van sleepbootdiensten, bootslieden en loodsen, Rijkswaterstaat en andere sluis- en watergebondenfuncties worden gerealiseerd. Een gedeelte van het perceel van [appellante sub 3] is voorts in het ontwerp van het besluit aangewezen als "Maatregelvlak waterstaatsdoeleinden: zone ligplaatsen". Ook de oostzijde van de Schependijk is als zodanig aangewezen. Ingevolge artikel 1, derde lid, onder j, van het ontwerp van het tracébesluit worden aan de beide zijden van de Binnenhaven Oostsluis binnen dat maatregelvlak opstel- en wachtplaatsen gerealiseerd. In het derde lid, onder k, is bepaald dat aan de oostzijde van de Schependijk binnen dat maatregelvlak een afmeervoorziening wordt aangelegd met een lengte van maximaal 500 meter.

Bij de vaststelling van het besluit is een groot gedeelte van de Schependijk, waaronder de percelen van Navimar en [appellante sub 3], aangewezen als "Maatregelvlak: Waterstaatsdoeleinden, zone opslag- en onderhoudsterrein Rijkswaterstaat". Uit de in artikel 2 opgenomen tabel 1, onder 10, van het vastgestelde tracébesluit volgt dat binnen dit maatregelvlak opslag van materiaal en materieel mag plaatsvinden dat in overwegende mate noodzakelijk is voor het functioneren van de sluis. Ook mag op het terrein onderhoud plaatsvinden aan dit materiaal en materieel. Ten behoeve van opslag en onderhoud mogen op het terrein gebouwen worden opgericht. De gronden van het noordelijke gedeelte van de Schependijk zijn op de kaart aangeduid als "Tijdelijk werkterrein". In artikel 3, eerste lid, is bepaald dat op de gronden die als zodanig zijn aangeduid tijdelijke maatregelen en voorzieningen in verband met de uitvoering van het tracébesluit kunnen worden uitgevoerd, waarvan een aantal maatregelen en voorzieningen nader is omschreven in dat lid en in het tweede lid van die bepaling. Voorts is de opstal van Navimar in de in artikel 4 opgenomen tabel 2 opgenomen als te amoveren gebouw en als zodanig aangewezen op de kaart. Dit was in het ontwerp van het besluit niet het geval. Bij de vaststelling van het tracébesluit is verder evenals in het ontwerp van het besluit voorzien in het "Maatregelvlak waterstaatsdoeleinden: zone ligplaatsen" aan zowel de west- als de oostzijde van de Schependijk. Ingevolge artikel 1, derde lid, onder f van het vastgestelde tracébesluit worden aan de beide zijden van de voorhaven Oostsluis ten behoeve van de Oostsluis binnen dat maatregelvlak opstel- en wachtplaatsen voor binnenvaartschepen ingericht met een lengte van maximaal 600 meter. Ingevolge het derde lid, onder g, worden aan de oostzijde van de Schependijk binnen dat maatregelvlak zes overnachtingsplaatsen voor binnenvaartschepen aangelegd en een afmeervoorziening met een lengte van maximaal 100 meter.

25. Uit het voorgaande volgt dat het ontwerp van het besluit reeds de percelen van Navimar en [appellante sub 3] aanwees voor onder meer een terrein voor Rijkswaterstaat omdat dit gedeelte van de Schependijk was aangeduid als "Maatregelvlak waterstaatsdoeleinden, zone compensatie sluis- en watergebonden functies". Voorts was het gedeelte van de Schependijk dat in het vastgestelde tracébesluit is aangewezen als "Tijdelijk werkterrein" in het ontwerp van het besluit ook aangeduid als "Maatregelvlak waterstaatsdoeleinden, zone compensatie sluis- en watergebonden functies". De percelen van Navimar en [appellante sub 3] werden evenals het noordelijke gesitueerde gedeelte van de Schependijk derhalve ook in het ontwerp van het besluit geraakt door met het tracébesluit gepaard gaande wijzigingen van de Schependijk. De minister heeft in dit verband ter zitting toegelicht dat het gebouw van Navimar niet in de in tabel 2 van artikel 4 van het ontwerp van het besluit en op de bijbehorende kaart was opgenomen als te amoveren object, omdat er vanuit werd gegaan dat dit gebouw zou kunnen worden benut door Rijkswaterstaat.

De hiervoor omschreven wijzigingen ten opzichte van het ontwerp van het besluit zijn, in verhouding tot hetgeen het tracébesluit in zijn geheel mogelijk maakt, naar aard en omvang van beperkte betekenis. Dat geldt ook voor het voorzien in de aanleg van de zes overnachtingsplaatsen aan de oostzijde van de Schependijk en de andere wijzigingen die in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp van het besluit hebben plaatsgevonden en die in de Nota beantwoording zienswijzen en bestuurlijke reacties zijn omschreven. Er is daarom geen grond voor het oordeel dat vanwege deze wijzigingen de wettelijke procedure opnieuw had dienen te worden doorlopen. Voorts zijn de wijzigingen, zoals de minister heeft toegelicht, voor zover nodig in de onderzoeken die aan het tracébesluit ten grondslag liggen verwerkt. Navimar en [appellante sub 3] hebben hun stelling dat dat niet het geval is niet onderbouwd. Hun betogen



geven daarom in zoverre geen grond voor de conclusie dat het tracébesluit niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

De betogen falen.

#### Voorzieningen Schependijk

26. Navimar en [appellante sub 3] kunnen zich niet verenigen met het tracébesluit omdat hun bedrijven niet ter plaatse behouden kunnen blijven vanwege de aanleg van een terrein voor Rijkswaterstaat. Het betoog van [appellante sub 3] richt zich in dit verband ook tegen de aanleg van overnachtingsplaatsen voor binnenvaartschepen aan de oostzijde van de Schependijk en het gebruik door Rijkswaterstaat van de kade, waardoor haar bevoorradingschepen niet meer kunnen afmeren. Navimar en [appellante sub 3] betogen dat deze in het tracébesluit opgenomen functies geen functies zijn die - geheel - noodzakelijk zijn voor het functioneren van de Nieuwe Sluis, zoals is bedoeld in artikel 1, eerste lid, aanhef en onder b, sub ix, van het tracébesluit. Zij wijzen in dit verband op artikel 2, onder 10, van het tracébesluit, waaruit volgens hen volgt dat slechts een gedeelte van het aan te leggen terrein voor Rijkswaterstaat noodzakelijk is voor de sluis. Zij voeren verder aan dat het onderhoud van sluisdeuren voorheen buiten het sluisencomplex plaatsvond. Het tracébesluit is daarom volgens hen in strijd met artikel 10, aanhef en onder c, van de Tracéwet vastgesteld.

Voorts is het betoog van Navimar en [appellante sub 3] gericht tegen de aanleg van een tijdelijk werkterrein op het noordelijke gesitueerde gedeelte van de Schependijk, omdat zij daardoor geen gebruik kunnen maken van dat gedeelte van de Schependijk als tijdelijke vervangende locatie.

Navimar en [appellante sub 3] voeren aan dat de voorzieningen waarvoor zij moeten wijken elders kunnen worden gerealiseerd. Volgens Navimar en [appellante sub 3] is niet aannemelijk dat de gehele landtong van de Schependijk door Rijkswaterstaat in gebruik dient te worden genomen.

Navimar en [appellante sub 3] betogen verder dat de minister hun belangen niet bij de besluitvorming heeft betrokken. Navimar wijst erop dat het voor haar bedrijfsvoering nodig is dat zij op een zichtlocatie zoals de locatie op de Schependijk is gevestigd. [appellante sub 3] voert aan dat de huidige locatie van haar bedrijf bij de sluis cruciaal voor haar bedrijfsvoering is. De door de minister voorgestelde vervangende locaties zijn niet met de huidige locaties vergelijkbare alternatieven, aldus Navimar en [appellante sub 3]. Zij betogen dat de indeling van de landtong kan worden gewijzigd, zodat zij op de Schependijk kunnen blijven voortbestaan, bijvoorbeeld ter plaatse van het tijdelijke werkterrein.

Navimar en [appellante sub 3] stellen dat het tracébesluit gelet op het voorgaande in strijd met artikel 3:2, artikel 3:4, eerste en tweede lid, en artikel 3:46 van de Awb is vastgesteld.

27. Ingevolge artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Tracéwet bevat het tracébesluit ten minste een beschrijving van de te treffen voorzieningen die dienen voor de instandhouding dan wel het veilig en doelmatig gebruik van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg.

Ingevolge het eerste lid, aanhef en onder d, bevat het tracébesluit ten minste een beschrijving van de tijdelijke maatregelen en de tijdelijk te treffen voorzieningen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de voorgenomen aanleg of wijziging van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg.

In artikel 1, eerste lid, van het tracébesluit is, zo volgt uit de aanhef van die bepaling, omschreven waar de maatregelen op hoofdlijnen uit bestaan.

In het eerste lid, onder b, is bepaald dat het sluisencomplex wordt gewijzigd door:

(...);

iii. het afgraven van het buitenhoofd, de landtong Zeevaartweg en een deel van de Schependijk;

(...);

viii. het realiseren van wacht-, opstel- en overnachtingsplaatsen voor binnenvaartschepen in de Binnenvoorhaven;

ix. het realiseren van de voor het functioneren van de sluis noodzakelijke voorzieningen.

Deze maatregelen worden beschreven in lid 2 en 3 van dit artikel.

Ingevolge het derde lid wordt het sluiscomplex als volgt gewijzigd:

a. (...)

b. Bij de voorhaven van de Oostsluis wordt de Schependijk over een lengte van 630 meter (gedeeltelijk) vergraven.

c. In de Binnenvoorhaven wordt de landtong Zeevaartweg geheel vergraven tot een diepte van - 11,62 meter NAP.

(...)

f. Aan de beide zijden van de voorhaven Oostsluis worden ten behoeve van de Oostsluis binnen het maatregelvlak "Waterstaatsdoeleinden, zone ligplaatsen" opstel- en wachtplaatsen voor binnenvaartschepen ingericht met een lengte van maximaal 600 meter.

g. Aan de oostzijde van de Schependijk worden binnen het maatregelvlak "Waterstaatsdoeleinden, zone ligplaatsen" 6 overnachtingsplaatsen voor binnenvaartschepen aangelegd en een afmeervoorziening met een lengte van maximaal 100 meter.

h. (...).

Een en ander, voor zover opgenomen, overeenkomstig het op de kaart aangegeven dwarsprofiel.

Tenzij anders aangegeven worden de maatregelen gerealiseerd binnen het maatregelvlak "Waterstaatsdoeleinden".

In de in artikel 2 opgenomen tabel 1 zijn de overige te realiseren infrastructurele voorzieningen en maatregelen opgenomen. Die zijn ook aangegeven op de kaart, die deel uitmaakt van het besluit. Onder 10 is bepaald dat binnen het maatregelvlak "Waterstaatsdoeleinden, zone opslag- en onderhoudsterrein Rijkswaterstaat" opslag van materiaal en materieel mag plaatsvinden dat in overwegende mate noodzakelijk is voor het functioneren van de sluis. Ook mag op het terrein onderhoud plaatsvinden aan dit materiaal en materieel. Ten behoeve van opslag en onderhoud mogen op het terrein gebouwen worden opgericht.

Ingevolge artikel 3, eerste lid, kunnen op de gronden die op de kaart zijn aangeduid als maatregelvlak "Tijdelijk werkterrein" tijdelijke maatregelen en voorzieningen in verband met het tracébesluit worden uitgevoerd.

In de in artikel 4 opgenomen tabel 2 is de opstal aan de Schependijk 29 van Navimar opgenomen als te amoveren object in verband met: "aanleg kade en weg, opslag- en onderhoudsterrein RWS". De opstal aan de Schependijk 30 van [appellante sub 3] is daarin als te amoveren object opgenomen in verband met: "afgraven Schependijk, aanleg kade en weg en opslag- en onderhoudsterrein RWS". Deze objecten zijn tevens aangegeven op de kaart, die deel uitmaakt van het besluit.

28. De zes overnachtingsplaatsen en de afmeervoorziening ten oosten van de Schependijk en het opslag- en onderhoudsterrein van Rijkswaterstaat op de Schependijk zijn voorzieningen zoals bedoeld in artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Tracéwet. Voorts zijn deze voorzieningen in artikel 1, derde lid, onder g, onderscheidenlijk onder 10 van tabel 1 in artikel 2 van het tracébesluit beschreven. Strijd met artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Tracéwet doet zich daarom niet voor. De door Navimar en [appellante sub 3] gestelde omstandigheid dat deze functies niet - geheel - noodzakelijk zijn voor het

functioneren van de Nieuwe Sluis, maakt dat, wat daar verder van zij, niet anders. Artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Tracéwet is daartoe niet beperkt.

De betogen falen in zoverre.

29. De vaststelling van een tracébesluit vergt een belangenafweging, waarbij, naast ruimtelijke belangen, ook politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol spelen. Bij deze afweging 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 Awb, wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen, dat de minister niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen.

30. De Schependijk zal, zoals is bepaald in artikel 1, eerste lid, onder b, sub iii, en het derde lid, onder b, van het tracébesluit, gedeeltelijk worden vergraven. Dit is nodig om een voldoende brede invaart naar de Oostsluis te garanderen na aanleg van de Nieuwe Sluis, zo staat in de toelichting van het tracébesluit.

Voorts is volgens de toelichting van het tracébesluit het tijdelijke werkterrein dat is geprojecteerd op het noordelijk gesitueerde gedeelte van de Schependijk, en dat een voorziening betreft als bedoeld in artikel 10, eerste lid, aanhef en onder d, van de Tracéwet, nodig voor een betoncentrale; laad- en losplaatsen en op- en overslag aan een kade van bouwmaterialen; opslag van materieel, werkplaatsen, installaties, bouwketen en parkeerplaatsen en grond-, zand- en slibdepots. Het is volgens de toelichting wenselijk uit het oogpunt van kostenefficiëntie en het beperken van hinder en milieubelasting dat de werkterreinen zich bevinden nabij de uit te voeren werkzaamheden en dat de daarbij betrokken activiteiten ook zoveel mogelijk bij elkaar worden uitgevoerd. Voorts is van belang dat de werkterreinen gedurende de gehele realisatieperiode beschikbaar zijn. Het noordelijk gelegen gedeelte van de Schependijk heeft de minister in dit verband geschikt geacht voor een werkterrein, met name omdat daar ook ruimte is voor de betoncentrale. Onderbrekingen in het proces en transport van voorraden van en naar de betoncentrale worden daardoor voorkomen. Bovendien is het terrein gesitueerd dicht bij de af te graven landtong en de locatie waar de Nieuwe Sluis wordt gerealiseerd, evenals aan het water, zodat transportbewegingen kunnen worden beperkt. Daarnaast is het terrein op deze locatie goed te beveiligen. Er is geen andere locatie die dezelfde voordelen kent, zo staat in de toelichting van het tracébesluit.

In de toelichting van het tracébesluit staat verder dat in verband met de aanleg van de Nieuwe Sluis zes overnachtingsplaatsen verdwijnen. Er zijn ingevolge artikel 1, derde lid, onder g, van het tracébesluit zes nieuwe overnachtingsplaatsen voorzien aan de Schependijk. Volgens de toelichting van het tracébesluit is er elders binnen het sluisencomplex geen ruimte voor overnachtingsplaatsen waar dezelfde faciliteiten kunnen worden gerealiseerd als bij de bestaande overnachtingsplaatsen die ten gevolge van de aanleg van de Nieuwe Sluis zullen verdwijnen. De minister heeft in zijn verweerschrift toegelicht dat enkel aan de Schependijk overnachtingsplaatsen kunnen worden aangelegd die, uit oogpunt van veiligheid, buiten het bereik van doorgaand scheepvaartverkeer liggen en waarbij een afloopvoorziening kan worden aangelegd.

Over het opslag- en onderhoudsterrein is voorts het volgende in de toelichting opgenomen. Op de landtong aan de Zeevaartweg is het huidige werk- en opslagterrein van Rijkswaterstaat gevestigd, dat een omvang heeft van ongeveer 48.000 m<sup>2</sup>. Volgens de toelichting van het tracébesluit wordt dat terrein overwegend benut voor de opslag van materiaal dat noodzakelijk is voor het functioneren van de sluisen en de op het sluisencomplex aanwezige voorzieningen. De landtong Zeevaartweg, zal, zoals in artikel 1, eerste lid, onder b, sub iii, en het derde lid, onder c, van het tracébesluit is bepaald, geheel worden vergraven. De minister heeft gekozen voor de Schependijk als locatie voor het opslag- en onderhoudsterrein van Rijkswaterstaat vanwege de nabijheid tot het sluisencomplex. Door het terrein in de nabijheid van het sluisencomplex te plaatsen zijn de noodzakelijke onderdelen voor reparatie van de sluisen en bruggen direct voorhanden, zo staat in de toelichting. De minister heeft in zijn verweerschrift verder toegelicht dat het voor het goed functioneren van het sluisencomplex nodig is het onderhoud van sluisdeuren op een locatie op het sluisencomplex te laten plaatsvinden, in plaats van buiten het complex, hetgeen voorheen het geval was, om de periode van stremming vanwege onderhoudswerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Ook heeft de minister van betekenis geacht dat het zuidelijke gedeelte van de Schependijk zich vanwege de spitse overblijvende punt na afgraving niet meer leent voor de (her)vestiging van bedrijven. Verder is de locatie geschikt voor de aanleg van een kade, zodat transport van bijvoorbeeld

sluisdeuren over water kan plaatsvinden en is het terrein goed te bereiken via de openbare weg, zo volgt uit de toelichting van het tracébesluit.

31. De Afdeling ziet, gelet op de toelichting van het tracébesluit en de door de minister gegeven nadere toelichting over de keuze voor de Schependijk als locatie voor het tijdelijke werkterrein, de overnachtingsplaatsen en het opslag- en onderhoudsterrein, geen grond voor het oordeel dat de minister bij de vaststelling van het tracébesluit het belang van de realisatie van de Nieuwe Sluis en de daarmee gepaard gaande wijzigingen op de Schependijk niet in redelijkheid zwaarder heeft kunnen laten wegen dan de belangen van Navimar en [appellante sub 3] bij het behoud van hun locatie op de Schependijk. Daarbij neemt de Afdeling het volgende in aanmerking.

Navimar en [appellante sub 3] hebben het standpunt van de minister dat er geen andere locatie voor het tijdelijk werkterrein beschikbaar is die dezelfde voordelen kent als het noordelijke gesitueerde gedeelte van de Schependijk niet betwist. [appellante sub 3] heeft voorts niet betwist dat enkel aan de Schependijk overnachtingsplaatsen, ter vervanging van de overnachtingsplaatsen die verdwijnen, kunnen worden aangelegd die, uit oogpunt van veiligheid, buiten het bereik van doorgaand scheepvaartverkeer liggen en waarbij een afloopvoorziening kan worden aangelegd. Verder acht de Afdeling het standpunt van de minister om de voorzieningen die zijn voorzien op het opslag- en onderhoudsterrein bij elkaar op de Schependijk te vestigen niet onredelijk. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat, zoals in de toelichting van het tracébesluit staat, de omvang van het opslag- en onderhoudsterrein van 48.000 m<sup>2</sup>, zoals in gebruik is op de bestaande locatie, wordt teruggebracht naar 22.000 m<sup>2</sup> op de nieuwe locatie, om het ruimtegebruik zo beperkt mogelijk te houden. De minister heeft voorts bij de vaststelling van het tracébesluit betrokken dat thans op de Schependijk gevestigde bedrijven, waaronder Navimar en [appellante sub 3], moeten worden verplaatst in verband met de in artikel 1, 2 en 3 van het tracébesluit opgenomen voorzieningen en maatregelen voor de Schependijk, zo volgt uit de toelichting en uit de bijlage Belangenafweging functies Schependijk van de nota Beantwoording zienswijzen en bestuurlijke reacties. Met het oog op een zorgvuldige belangenafweging voorafgaand aan de vaststelling van het besluit dient te worden onderzocht op welke wijze de nadelige gevolgen voor Navimar en [appellante sub 3] kunnen worden beperkt. De bij de besluitvorming in acht te nemen zorgvuldigheid brengt mede vanwege de complexiteit van het proces van het vinden en verwerven van vervangende locaties voor bedrijven die als gevolg van het tracébesluit niet op hun huidige locatie gevestigd kunnen blijven, echter niet met zich dat voor al die bedrijven ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit vervangende locaties voorhanden zijn. De minister heeft in dit verband in de bijlage Belangenafweging functies Schependijk onderscheid gemaakt tussen locatiegebonden nautische dienstverleners, die diensten verlenen binnen het sluisencomplex, en overige bedrijven. De locatiegebonden nautische dienstverleners zullen worden verplaatst naar een andere locatie binnen het sluisencomplex. Voor de overige bedrijven, waaronder Navimar en [appellante sub 3], zijn volgens de toelichting van het tracébesluit voldoende alternatieve locaties elders beschikbaar, waarvan een aantal nader is aangeduid. [appellante sub 3] en Navimar hebben niet betwist dat zij geen nautisch locatiegebonden bedrijven zijn. Ter zitting is bevestigd dat de minister met een aantal bedrijven op het sluisencomplex een overeenkomst heeft gesloten over verplaatsing naar een andere locatie. De onderhandelingen met Navimar en [appellante sub 3] over een tijdelijke evenals een definitieve locatie zijn, zo is ter zitting gebleken, nog gaande. Daarbij heeft de minister aangegeven dat de mogelijkheid van hervestiging op een andere locatie op de Schependijk voor beide bedrijven wordt onderzocht. Een en ander is echter afhankelijk van te verwerven grondposities, zo heeft de minister toegelicht. Ook wordt onderhandeld over een tijdelijke locatie elders. Niet aannemelijk is dat er geen tijdelijke locaties elders beschikbaar zijn. Voor zover Navimar en [appellante sub 3] ter zitting naar voren hebben gebracht dat zij van de al dan niet tijdelijke vestiging op een andere locatie schade zullen ondervinden, overweegt de Afdeling het volgende. De vergoeding van eventuele schade vanwege de realisering van het tracébesluit is een aspect dat primair in het kader van een verzoek om schadevergoeding of nadeelcompensatie dient te worden beoordeeld. Artikel 22 van de Tracéwet en de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 bevatten hiervoor een regeling met aparte procedures en eigen rechtsbeschermingsmogelijkheden. In hetgeen Navimar en [appellante sub 3] hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen grond voor de verwachting dat de schade zodanig zal zijn, dat de minister bij de afweging van de betrokken belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan aan de belangen die met de uitvoering van het tracébesluit worden gediend.

Er is gelet op het voorgaande geen aanleiding voor het oordeel dat de minister bij afweging van de betrokken belangen het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Strijd met artikel 3:2, artikel 3:4, eerste en tweede lid, en artikel 3:46 van de Awb doet zich niet voor.

De betogen falen.

Conclusie en proceskostenveroordeling

32. De beroepen van Algemeene Schippers Vereeniging en Passluis zijn niet-ontvankelijk. De beroepen van Schuttevaer en EVO en Navimar en [appellante sub 3] zijn ongegrond.

33. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart de beroepen van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Passluis Shiphandling B.V. en de vereniging Algemeene Schippers Vereeniging niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van de vereniging Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer handelend onder de naam Koninklijke BLN-Schuttevaer, en de vereniging EVO, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Navimar B.V. en Continental B.V. en [appellante sub 3] en andere ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. B.J. van Ettehoven, voorzitter, en mr. G. van der Wiel en mr. R.J.J.M. Pans, leden, in tegenwoordigheid van mr. M. Duursma, griffier.

w.g. Van Ettehoven

voorzitter

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

Uitgesproken in het openbaar op 17 augustus 2016

378.