

Uitspraak 201900677/1/R3

ECLI:	ECLI:NL:RVS:2020:3147
Datum uitspraak:	30 december 2020
Inhoudsindicatie:	Bij besluit van 19 december 2018 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat het "Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden" vastgesteld. Het tracébesluit voorziet in de opwaardering van de N35 tussen Nijverdal en Wierden tot een autoweg. Het Rijk wil de N35 opwaarderen naar een regionale stroomweg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur op dit deel van de N35. Het tracébesluit voorziet in deze ambitie. De weg wordt verbreed van 1x2 rijstroken naar 2x2 rijstroken. Tussen km 34,6 en km 42,8 wordt de weg in noordwaartse richting verlegd. De term 'km' staat daarbij voor de hectometerpaalaanduiding. Appellanten wonen of zijn gevestigd in de omgeving van het deel van de N35 waarover het tracébesluit gaat. Zij richten zich in beroep tegen het tracébesluit. Een aantal appellanten heeft daarbij een verzoek om schadevergoeding ingediend

📍 eerste aanleg - meervoudig

📍 tracé en wegverbreding

Volledige tekst

201900677/1/R3.

Datum uitspraak: 30 december 2020

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te [woonplaats],
2. [appellante sub 2], gevestigd te [plaats],
3. [appellant sub 3], wonend te [woonplaats],
4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],
5. [appellant sub 5A] en [appellant sub 5B] (hierna: [appellanten sub 5]), beiden wonend te [woonplaats],
6. [appellant sub 6], wonend te [woonplaats],
7. [appellant sub 7] en anderen, allen wonend te [woonplaats],
8. Wijkvereniging de Kruidenwijk, gevestigd te Nijverdal, gemeente Hellendoorn,
9. [appellant sub 9], wonend te [woonplaats],

10. [appellant sub 10], wonend te [woonplaats],
11. [appellant sub 11], wonend te [woonplaats],
12. [appellant sub 12], wonend te [woonplaats],
13. [appellant sub 13], wonend te [woonplaats],
14. [appellant sub 14], wonend te [woonplaats],
15. [appellant sub 15], wonend te [woonplaats],
16. [appellant sub 16] en anderen, allen wonend te [woonplaats],
17. Wijkvereniging Nijverdal-Oost, gevestigd te Nijverdal, gemeente Hellendoorn,
18. [appellant sub 18], wonend te [woonplaats],

appellanten,

en

de minister van Infrastructuur en Waterstaat,

verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 19 december 2018 heeft de minister het "Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden" (hierna: het tracébesluit) vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], [appellante sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellanten sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7] en anderen, Wijkvereniging de Kruidenwijk, [appellant sub 9], [appellant sub 10], [appellant sub 11], [appellant sub 12], [appellant sub 13], [appellant sub 14], [appellant sub 15], [appellant sub 16] en anderen, Wijkvereniging Nijverdal-Oost en [appellant sub 18] beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

Een aantal partijen heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 8 en 9 juli 2020, waar een aantal partijen is verschenen of zich heeft laten vertegenwoordigen. Ook de minister heeft zich ter zitting laten vertegenwoordigen.

Na de zitting heeft [partij] zijn beroep ingetrokken.

Overwegingen

INLEIDING

1. Het tracébesluit voorziet in de opwaardering van de N35 tussen Nijverdal en Wierden tot een autoweg. Volgens de toelichting bij het tracébesluit rijden in de huidige situatie ongeveer 21.000 motorvoertuigen per etmaal over deze weg. De weg is verder op dit moment ingericht als gebiedsontsluitingsweg met één rijbaan met twee rijstroken zonder fysieke rijbaanscheiding, een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur, gelijkvloerse kruispunten en oversteken en op meerdere plaatsen een beperkte obstakelvrije ruimte. Mede door de verkeerintensiteiten en het wisselende wegbeeld op de N35 tussen de Salland-Twentetunnel en de A35 geeft dit een verhoogd risico op ongevallen. Verder vermeldt de toelichting bij het tracébesluit dat door een toename van het verkeer de verkeersafwikkeling de komende jaren zal verslechteren en in de spits tot vertraging zal leiden. Het Rijk wil daarom de N35 opwaarderen naar een regionale stroomweg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur op dit deel van de N35. Het tracébesluit voorziet in deze ambitie.

De weg wordt verbreed van 1x2 rijstroken naar 2x2 rijstroken. Tussen km 34,6 en km 42,8 wordt de weg in noordwaartse richting verlegd. De term 'km' staat daarbij voor de hectometerpaalaanduiding. Deze verlegging in noordwaartse richting ligt tussen de nieuwe aansluiting Nijverdal-Oost / 't Lochter bij de Burgemeester H. Boersingel (N347) en de nieuwe aansluiting Wierden-West bij de Nijverdalsestraat/Haarkampsweg. Verder zullen een aantal ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen worden gerealiseerd en zullen onlosmakelijk met de verlegging en de verbreding van de N35 maatregelen worden getroffen aan het hoofdwegennet en het

onderliggend wegnnet op het genoemde traject. Tevens zal de maximumsnelheid tussen km 34,6 en km 35,1 80 kilometer per uur, tussen km 35,1 en km 42,6 100 kilometer per uur en tussen km 42,6 en km 42,8 130 kilometer per uur bedragen.

2. Appellanten wonen of zijn gevestigd in de omgeving van het deel van de N35 waarover het tracébesluit gaat. Zij richten zich in beroep tegen het tracébesluit. Een aantal appellanten heeft daarbij een verzoek om schadevergoeding ingediend. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de naar voren gebrachte beroepsgronden de rechtmatigheid van het tracébesluit.

Hierna zal de Afdeling eerst ingaan op de ontvankelijkheid van de beroepen. Daarna zal de Afdeling de beroepsgronden over onderwerpen van algemene aard bespreken, zoals procedurele aspecten, de totstandkoming van het besluit en de alternatieven. Vervolgens komen aan de orde de beroepsgronden over de gevolgen van het tracébesluit voor het verkeer, geluid, licht, water, luchtkwaliteit en de natuur. Aansluitend zal de Afdeling ingaan op enkele overige, meer specifieke, beroepsgronden. Daarna zullen de verzoeken om schadevergoeding worden behandeld. Ten slotte volgt een conclusie. Een en ander overeenkomstig de hierna opgenomen inhoudsopgave.

3. De relevante wetgeving is met het oog op de leesbaarheid deels opgenomen in de uitspraak zelf en voor een ander deel in de bijlage bij deze uitspraak. De wetgeving waarnaar wordt verwezen is de wetgeving geldend ten tijde van het nemen van het bestreden besluit, tenzij anders vermeld. De bijlage maakt deel uit van de uitspraak.

INTREKKING BEROEPSGRONDEN

4. [appellant sub 12] heeft ter zitting zijn beroepsgronden over de berekening van de geluidsbelasting vanwege de N35 en de omstandigheid dat bij deze berekening geen rekening zou zijn gehouden met het geluid afkomstig van andere geluidbronnen, ingetrokken.

INHOUDSOPGAVE (met overwegingen)

Ontvankelijkheid (rechtsoverwegingen 5 t/m 7.3)

- Ontvankelijkheid van de beroepen van [appellant sub 13], [appellant sub 16] en anderen, [appellant sub 11] en [appellant sub 15]
- Ontvankelijkheid van het beroep van [appellant sub 18]

Doelstelling (rechtsoverwegingen 8 t/m 10.3)

- Aanleiding van het tracébesluit
- Besluitvormingsproces
- Relatie met Combiplan Nijverdal

Procedureel (rechtsoverwegingen 11 t/m 15.2)

- Toepasselijkheid Crisis- en herstelwet
- Toepasselijkheid Tracéwet
- Terinzagelegging
- Participatie, overleg en behandeling zienswijzen
- Vooringenomenheid

Alternatieven (rechtsoverwegingen 16 t/m 18.2)

- Alternatieven in het kader van het milieueffectrapport
- Alternatieven in het kader van de vaststelling van het tracébesluit
- Geotechnisch onderzoek

Verkeer (rechtsoverwegingen 19 t/m 22.1)

- Verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de N35
- Gevolgen onderliggend wegnnet

Geluid (rechtsoverwegingen 23 t/m 37.1)

- Inleiding geluid

- Kritiekpunten akoestisch onderzoek

Geluidsbelastingskaart en indicatie geluidkwaliteit

Berekening cumulatieve geluidsbelasting

Gehanteerde maximumsnelheid

Rekenmodel

- Hoogte geluidsbelasting, maatregelen en doelmatigheid

- Overige beroepsgronden over het onderwerp "geluid"

Maatregel geluidreducerend asfalt en slijtage

Verplichte metingen

Geluid en gezondheid (WHO)

Industrielawaai tegenover wegverkeerslawaai

Berekening geluid in het MER

Licht (rechtsoverwegingen 38 t/m 39)

Water (rechtsoverwegingen 40 t/m 42)

Luchtkwaliteit (rechtsoverwegingen 43 t/m 44.1)

Natuur (rechtsoverwegingen 45 t/m 49.3)

- Programma aanpak stikstof

- Natuuronderzoek

Overige beroepsgronden (rechtsoverwegingen 50 t/m 58.7)

- [appellant sub 3], [appellant sub 13], [appellant sub 16] en anderen, [appellant sub 11] en [appellant sub 15]

Hinder en schade van bouw- en aanlegwerkzaamheden

Aantasting woongenot en waardedaling woningen en opstallen

- [appellant sub 14]

- [appellant sub 1] en [appellanten sub 5]

- [appellante sub 2]

Verzoeken om schadevergoeding (rechtsoverwegingen 59 t/m 60.2)

Conclusie (rechtsoverwegingen 61 t/m 61.1)

Proceskosten (rechtsoverwegingen 62 t/m 62.1)

ONTVANKELIJKHEID

5. De minister stelt dat de beroepen van [appellant sub 13], [appellant sub 11], [appellant sub 16] en anderen, [appellant sub 15] en [appellant sub 18] niet-ontvankelijk zijn, omdat zij geen dan wel te laat zienswijzen over het ontwerp-tracébesluit naar voren hebben gebracht.

5.1. Ingevolge de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) gelezen in samenhang met artikel 11 van de Tracéwet, wordt een ontwerp-tracébesluit ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en kunnen gedurende deze termijn zienswijzen naar voren worden gebracht.

5.2. 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 en met artikel 6:13 van de Awb, kan geen beroep worden ingesteld tegen het tracébesluit door een belanghebbende die over het ontwerp-tracébesluit niet tijdig een zienswijze naar voren heeft gebracht, tenzij hem redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten.

5.3. Het ontwerp-tracébesluit is vanaf 1 december 2017 voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. De termijn waarbinnen zienswijzen naar voren konden worden gebracht eindigde op 11 januari 2018. In de publicatie van de bekendmaking van de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit staat dat op drie manieren een zienswijze naar voren kan worden gebracht: digitaal, mondeling en per post en dat de ontvangst daarvan wordt bevestigd met een ontvangstbevestiging.

Ontvankelijkheid van de beroepen van [appellant sub 13], [appellant sub 16] en anderen, [appellant sub 11] en [appellant sub 15]

6. [appellant sub 13], [appellant sub 16] en anderen, [appellant sub 11] en [appellant sub 15] hebben geen zienswijzen over het ontwerp-tracébesluit naar voren gebracht. Het tracébesluit is ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit op een aantal punten gewijzigd vastgesteld. Onder meer is het tracébesluit gebaseerd op geactualiseerde verkeersgegevens en nieuwe geluidsberekeningen. Dit heeft ertoe geleid dat ter hoogte van de woningen van appellanten aan de Zandinksweg te Wierden de voorziene geluidsschermen zijn gewijzigd ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit. Niet uitgesloten is dat appellanten als gevolg daarvan in een nadeliger positie zijn gebracht ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit. Omdat [appellant sub 13], [appellant sub 16] en anderen, [appellant sub 11] en [appellant sub 15] zich in hun beroep richten tegen deze wijzigingen en hun vrees voor schade aan hun woningen is gerelateerd aan de te plaatsen geluidsschermen kan hun redelijkerwijs niet worden verweten dat zij geen zienswijzen over het tracébesluit naar voren hebben gebracht.

De beroepen van [appellant sub 13], [appellant sub 16] en anderen, [appellant sub 11] en [appellant sub 15] zijn dan ook ontvankelijk.

Ontvankelijkheid van het beroep van [appellant sub 18]

7. [appellant sub 18] stelt zowel mondeling als digitaal een zienswijze over het ontwerp-tracébesluit naar voren te hebben gebracht. Hij voert aan op de informatiebijeenkomst van 13 december 2017 kenbaar te hebben gemaakt dat hij bezwaar heeft tegen het tracébesluit maar dat zijn zienswijze niet is opgenomen in de notulen. Verder voert hij aan foutief te zijn geïnformeerd over het maken van bezwaar. Over zijn digitaal naar voren gebrachte zienswijze stelt hij een ontvangstbevestiging te hebben ontvangen, maar dat daarin niet stond dat hij te laat was.

7.1. Over de digitaal naar voren gebrachte zienswijze stelt de minister dat deze op 13 januari 2018, buiten de gestelde termijn voor het naar voren brengen van een zienswijze, is ontvangen. Dat [appellant sub 18] op die dag een ontvangstbevestiging heeft ontvangen, betekent niet dat de zienswijze tijdig naar voren is gebracht. De minister heeft een kopie van een brief aan [appellant sub 18] van 30 januari 2018 overgelegd waarin staat dat zijn zienswijze via het digitale systeem te laat is ontvangen. [appellant sub 18] bestrijdt niet dat zijn digitaal naar voren gebrachte zienswijze te laat was.

7.2. Ter zitting heeft [appellant sub 18] naar voren gebracht op informatieavonden in het gemeentehuis en in Het Anker in Wierden kenbaar te hebben gemaakt bezwaren te hebben tegen het tracébesluit, maar dat hij daarover niet goed is geïnformeerd. De minister stelt dat in de kennisgeving staat hoe zienswijzen naar voren kunnen worden gebracht. Op de informatieavond op 13 december 2017 in Het Anker was volgens de minister een notulist aanwezig voor het naar voren brengen van een zienswijze; de ontvangst daarvan werd bevestigd. De minister stelt dat uit zijn administratie niet blijkt dat [appellant sub 18] mondeling een zienswijze naar voren heeft gebracht. [appellant sub 18] heeft geen ontvangstbevestiging overgelegd van een mondeling naar voren gebrachte zienswijze. Uit de door [appellant sub 18] digitaal naar voren gebrachte zienswijze blijkt niet dat hij eerder mondeling een zienswijze naar voren heeft gebracht. Onder deze omstandigheden heeft [appellant sub 18] naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat hij tijdig een zienswijze over het ontwerp-tracébesluit kenbaar heeft gemaakt.

7.3. Niet gesteld is dat [appellant sub 18] door een gewijzigde vaststelling van het tracébesluit in een nadeliger positie is gebracht ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit. De conclusie is dat het niet tijdig naar voren brengen van een zienswijze over het ontwerp-tracébesluit niet verschoonbaar is en dat het beroep van [appellant sub 18] niet-ontvankelijk is. Dit betekent dat het beroep van [appellant sub 18] hierna niet inhoudelijk wordt beoordeeld.

DOELSTELLING

8. In paragraaf 1.1 van de toelichting bij het tracébesluit staat dat de N35 een belangrijke verbinding vormt tussen Zwolle en Twente. De N35 heeft de functie van een hoofdverbinding en is gecategoriseerd als een regionale stroomweg, maar is niet zo ingericht. Dat leidt tot knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. De N35 is onderdeel van het hoofdwegenet en in eigendom van het Rijk. Het Rijk heeft volgens de toelichting bij het tracébesluit de ambitie uitgesproken om op termijn de N35 feitelijk in te richten en te laten functioneren als bij zijn categorisering als regionale stroomweg past, zodat een volwaardige schakel tussen de stedelijk-economische centra Zwolle - Kampen en Twente tot stand kan komen. De regionale ambitie voor de N35 is beschreven in de zogenoemde Marsroute N35. De regio wil de hele N35 opwaarderen naar een weg die is ingericht als regionale stroomweg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. Het Rijk kan zich vinden in deze ambitie. De aanpassing van de N35 moet voor de hier voor genoemde problemen een oplossing bieden en invulling geven aan deze ambities. Voor de aanpassing van de N35 Nijverdal-Wierden gelden specifiek de volgende doelstellingen: het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de doorstroming. De weg is thans ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een rijbaan met twee rijstroken zonder fysieke rijbaanscheiding, een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur, gelijkvloerse kruispunten en oversteken en op meerdere plaatsen een beperkte obstakelvrije ruimte. Mede door de verkeersintensiteiten en het wisselende wegbeeld op de N35 tussen de Salland-Twentetunnel van het Combiplan Nijverdal en de A35 geeft dit volgens de toelichting bij het tracébesluit een verhoogd risico op frontale ongevallen (door inhalen), enkelvoudige ongevallen en kruispuntongevallen. Door een toename van het verkeer zal de verkeersafwikkeling de komende jaren verslechteren en vooral in de spits tot vertraging leiden op de wegvakken en bij de kruispunten. De reistijd op de N35 zal daarmee ook in de ochtend- en avondspits in beide richtingen toenemen als er geen maatregelen worden genomen, aldus de toelichting bij het tracébesluit.

Besluitvormingsproces

9. Uit paragraaf 1.2 van de toelichting bij het tracébesluit volgt dat het traject om te komen tot een oplossing voor de hiervoor genoemde problemen is gestart met de in maart 2011 door de minister van Infrastructuur en Milieu genomen Startbeslissing N35 Verkenning Nijverdal-Wierden. Daarna is een verkenningsfase gestart met een Quickscan naar mogelijke alternatieven en de begrenzing van het zoekgebied N35 Nijverdal-Wierden. Ook is er een plan van aanpak en een Notitie Reikwijdte en detailniveau opgesteld. Doel van de verkenning was om als onderbouwing te dienen voor de strategisch verantwoorde bestuurlijke keuze die gemaakt moest worden voor de in het tracébesluit en het milieueffectrapport uit te werken voorkeursalternatief. De gekozen oplossing moest probleemoplossend en uitvoerbaar zijn en binnen het financieel taakstellend budget passen. Op de website van Rijkswaterstaat is de mogelijkheid geboden om varianten aan te dragen. Verder staat in de toelichting bij het tracébesluit dat er in deze fase ruimtelijke tracés zijn ontworpen voor een noordvariant met bundeling langs het spoor en een zuidvariant met verbreding van de bestaande N35. De noordvariant raakte in eerste instantie uit beeld vanwege de doorsnijding van een waterwingebied in Wierden. De zuidvariant is vervolgens versoerd om binnen het taakstellend budget te blijven. Die versoering hield in dat de twee ongelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal gelijkvloerse kruispunten werden. Door inbreng van Stichting Bewonersbelangen Wierden West in 2013 is een noordvariant opnieuw onderzocht en besloten deze variant mee te nemen in de verkenning. Vervolgens heeft zowel de regio als het Rijk extra financiering toegezegd en is besloten om voor zowel de noord- als de zuidvariant bij Nijverdal ook een ongelijkvloerse kruising en aansluiting te onderzoeken. Voor de realisatie van een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal is door de regio vervolgens nogmaals extra budget beschikbaar gesteld, aldus de toelichting bij het tracébesluit.

Verder staat er dat de wettelijke eisen vanuit de voor de besluitvorming relevante aspecten verkeersveiligheid, geluid, natuur, water, landschap en inpassing in de omgeving globaal in beeld zijn gebracht. Ook is er een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn opgenomen in het Verkenningenrapport N35 Nijverdal-Wierden van 13 november 2014 (hierna: Verkenningenrapport), dat als bijlage bij de toelichting bij het tracébesluit is gevoegd. In hoofdstuk 6 van dit Verkenningenrapport is uiteengezet hoe bewoners en belangenorganisaties in de verkenning zijn betrokken. Daar staat onder meer dat op verschillende momenten 'meedenktafels' zijn georganiseerd waar belangenorganisaties op het gebied van milieu en economie en bewonersorganisaties langs het traject N35 tussen Nijverdal en Wierden ideeën over het project konden aandragen en conceptontwerpen konden inzien. Ook zijn er inloop- en informatieavonden georganiseerd en hebben er volgens het Verkenningenrapport verschillende overleggen plaatsgevonden en 'keukentafelgesprekken' met een aantal betrokkenen.

9.1. Op basis van de resultaten uit de verkenningsfase heeft de minister van Infrastructuur en Milieu in overleg met de regio op 2 maart 2015 een voorkeursalternatief vastgesteld. Het voorkeursalternatief gaat uit van de noordvariant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising bij Nijverdal.

Daarna is de planuitwerkingsfase gestart met de kennisgeving van het voornemen om een milieueffectrapport (hierna: MER) op te stellen van 30 september 2015. Over dit voornemen konden zienswijzen naar voren worden gebracht. Er zijn 33 zienswijzen naar voren gebracht waarop is gereageerd in de Nota van Antwoord Voornemen. Het voorkeursalternatief is vervolgens uitgewerkt en geoptimaliseerd.

9.2. Op 16 november 2017 heeft de minister het ontwerp-tracébesluit vastgesteld en op 1 december 2017 zes weken ter inzage gelegd. Daarbij is ook het MER van 2 november 2017 ter inzage gelegd. Gedurende deze periode konden zienswijzen naar voren worden gebracht. Daarop is gereageerd in de Nota van Antwoord ontwerp-tracébesluit N35 Nijverdal-Wierden (hierna: Nota van Antwoord).

9.3. Op 19 december 2018 heeft de minister het tracébesluit vastgesteld.

Relatie met Combiplan Nijverdal

10. Wijkvereniging de Kruidenwijk, Wijkvereniging Nijverdal-Oost en [appellant sub 4] voeren aan dat ten onrechte geen relatie is gelegd met het project "Combiplan Nijverdal" (hierna: Combiplan). Volgens beide wijkverenigingen moet het tracé van het Combiplan in de richting van de Burgemeester H. Boersingel als één project worden beschouwd. [appellant sub 4] voert aan dat er wijzigingen zijn doorgevoerd in het tracé van het Combiplan ten bate van het tracébesluit zonder daarover inspraak te bieden, zoals de verbreding van het tracé van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Daardoor is volgens hem schade toegebracht aan de rechten van omwonenden.

10.1. De minister bestrijdt dat het Combiplan en het project Nijverdal-Wierden één project zijn. Weliswaar hebben beide projecten dezelfde doelstelling en is er een ruimtelijke overlap, maar de projecten bevinden zich in verschillende fases, aldus de minister. Volgens de minister is de realisering van het Combiplan, ook wel traverse Nijverdal genoemd, gebaseerd op het tracébesluit van 22 december 1995 en werd dit project al gerealiseerd op het moment dat de verkenning voor het project waar het in deze zaak over gaat werd gestart. De minister stelt dat het spoorverkeer sinds 1 april 2013 door de Salland-Twentetunnel rijdt, die in het kader van het Combiplan is gerealiseerd en dat de tunnel op 29 augustus 2015 is opengesteld voor het wegverkeer. Daarna is volgens de minister de planstudie voor het project Nijverdal-Wierden gestart.

10.2. In paragraaf 1.6 van de toelichting bij het tracébesluit staat dat de N35 Nijverdal-Wierden relaties heeft met verschillende ontwikkelingen in de omgeving. Het project Nijverdal-Wierden maakt onderdeel uit van de ook al hiervoor genoemde Marsroute N35. De Marsroute geeft het stappenplan voor de korte en lange termijn weer om de N35 op te waarderen naar een weg die is ingericht als stroomweg met 2x2 rijstroken. In de Marsroute is het traject van de N35 tussen Zwolle en Almelo opgesplitst in de volgende tracédelen: Zwolle-Wijthmen, Wijthmen-Raalte, Raalte, Raalte-Nijverdal, Combiplan Nijverdal en Nijverdal-Wierden, waarvan de tracédelen Zwolle-Wijthmen en Combiplan zijn gerealiseerd.

10.3. De systematiek van de Tracéwet verzet zich niet tegen het stapsgewijs aanpassen van wegen. De minister komt daarbij beleidsruimte toe. In wat [appellant sub 4] en Wijkvereniging de Kruidenwijk en Wijkvereniging Nijverdal-Oost aanvoeren, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister bij afweging van de belangen niet in redelijkheid tot het aanpassen van het in het in geding zijnde onderdeel van de N35 heeft kunnen besluiten. Daarbij betreft de Afdeling dat de besluitvorming over het Combiplan al heeft plaatsgevonden en het Combiplan ook al is uitgevoerd. Voor zover [appellant sub 4] en de wijkverenigingen zich tegen de besluitvorming over het Combiplan richten, kan dit in deze procedure niet aan de orde komen.

De betogen falen.

PROCEDUREEL

Toepasselijkheid Crisis- en herstelwet

11. [appellant sub 4], Wijkvereniging Nijverdal-Oost en Wijkvereniging de Kruidenwijk voeren aan dat de Crisis- en herstelwet (hierna: Chw) ten onrechte is toegepast op het tracébesluit. Wijkvereniging Nijverdal-Oost en Wijkvereniging de Kruidenwijk voeren aan dat de urgentie voor het toepassen van de Chw op het tracébesluit achterhaald is, omdat de economische crisis voorbij is. Ook [appellant sub 4] wijst erop dat de economische crisis voorbij is. Volgens hem wordt niet voldaan aan de geest en doelstelling van de Chw om versneld projecten in uitvoering te brengen onder meer omdat door het rekken van de startbeslissing en de verkenning voorafgaand

aan de vaststelling van het tracébesluit veel vertraging is opgelopen. Ter onderbouwing verwijst [appellant sub 4] naar de inleidende tekst op de bepalingen van de Chw en passages uit het advies van de Raad van State over de Chw. Verder voert [appellant sub 4] aan dat op grond van artikel 5.10, derde lid, onder c en d, van de Chw vóór 1 januari 2014 een projectuitvoeringsbesluit had moeten zijn vastgesteld, maar dat dit hier niet is gebeurd.

Voorts betoogt [appellant sub 4] dat de Chw niet had mogen worden toegepast op het tracébesluit voor zover het tracébesluit gaat over het tracé van de N35 in Nijverdal. Daartoe voert hij aan dat het traject in bijlage II van de Chw is omschreven als de N35 tussen Nijverdal en Wierden en dus niet ook omvat het tracédeel in Nijverdal. Dit tracédeel is al betrokken in het Combiplan, aldus [appellant sub 4]. Toen bleek dat 2x2 rijstroken niet waren in te passen in het Combiplan is volgens [appellant sub 4] ervoor gekozen het tracé tussen Nijverdal en Wierden verder door te trekken tot in Nijverdal om een goede aansluiting te krijgen, maar de overlap is niet in de Chw benoemd. De grens van de bebouwde kom van Nijverdal ligt aan de Burgemeester H. Boersingel, aldus [appellant sub 4].

Door de toepassing van de Chw is volgens [appellant sub 4] in het kader van de milieueffectrapportage geen volledig onderzoek naar alternatieven verricht en heeft er geen zorgvuldige afweging plaatsgevonden in het belang van de milieubescherming. Bestaande rechten en unierechten zijn daardoor volgens hem aangetast. [appellant sub 4] verwijst in dit verband naar richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (hierna: de m.e.r.-richtlijn).

11.1. Artikel 1.1 van de Chw luidt:

"1. Afdeling 2 is van toepassing op:

a. alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage I bij deze wet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten dan wel voor de in bijlage II bij deze wet bedoelde ruimtelijke en infrastructurele projecten;

[...].

2. Afdeling 3 is van toepassing op de in bijlage II bij deze wet bedoelde ruimtelijke en infrastructurele projecten en op krachtens artikel 2.18 aangewezen projecten."

11.2. Uit artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Chw volgt dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van deze wet van toepassing is op alle besluiten die nodig zijn voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage II bij deze wet bedoelde ruimtelijke en infrastructurele projecten. In bijlage II van de Chw, onder E Wegenprojecten, is onder nr. 11 de N35 vermeld. Het traject is omschreven als tussen Zwolle en Wijthmen en tussen Nijverdal en Wierden. Bij aard van het project staat vermeld: aanleg/wijziging.

11.3. Het tracébesluit gaat in ieder geval over de aanleg/wijziging van het tracé van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Al daarom is gelet op artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Chw in samenhang gelezen met bijlage II, onderdeel E, nr. 11, van de Chw, afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Chw van toepassing op het tracébesluit. Afdeling 2 strekt tot versnelling van de procedure. De aangevoerde omstandigheden dat in de omschrijving van het traject in bijlage II van de Chw niet exact staat omschreven waar het traject moet beginnen en eindigen, een deel van het tracé van de N35 binnen de bebouwde kom van Nijverdal onderdeel is van het tracébesluit, er een overlap is met het tracé van het Combiplan en de procedure tot vaststelling van het tracébesluit vertraging heeft opgelopen betekenen niet dat deze wettelijke verplichting niet geldt. De minister heeft dan ook terecht toepassing gegeven aan afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Chw.

11.4. Op het punt dat is aangevoerd dat de Chw een uitvloeisel was van de economische crisis, overweegt de Afdeling dat de Chw bij wet van 28 maart 2013 tot wijziging van de Crisis- en herstelwet en diverse andere wetten in verband met het permanent maken van de Crisis- en herstelwet en het aanbrengen van enkele verbeteringen op het terrein van het omgevingsrecht permanent is gemaakt. Daarbij is onder meer het door [appellant sub 4] genoemde artikel 5.10 van de Chw gewijzigd. Niet langer is in het eerste lid van dit artikel bepaald dat de Chw vervalt op 1 januari 2014, maar is bepaald dat de Chw vervalt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Het voorgaande betekent dat de Chw ook nu geldt.

De betogen falen.

11.5. Het betoog van [appellant sub 4] over het onderzoek naar alternatieven in het MER gaat over de toepassing van afdeling 3 van de Chw op het aan het tracébesluit ten grondslag gelegde MER. Dit komt hierna aan de orde bij de inhoudelijke beroepsgronden over alternatieven onder 16-17.6.

11.6. Op het punt dat [appellant sub 4] in zijn beroepschrift de Afdeling heeft verzocht een uitspraak te doen over zijn voorstel om een soort "crisis- en herstel pool" te maken van projecten die zijn onderzocht maar waarvan de budgetten nog niet rond zijn, overweegt de Afdeling dat in deze procedure dit tracébesluit ter beoordeling voorligt bij de Afdeling. Het voorstel van [appellant sub 4] maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit en kan daarom inhoudelijk niet in deze procedure aan de orde komen.

Toepasselijkheid Tracéwet

12. [appellant sub 4] voert aan dat vanaf de startbeslissing en verkenning op het tracé Nijverdal de Tracéwet van 16 september 1993 van toepassing is. Volgens [appellant sub 4] moeten op grond van artikel 4, eerste lid, onder e en h, van die wet en de wijziging van de Tracéwet van 30 mei 1997 de voor- en nadelen van verschillende varianten van het tracé zijn beschreven, maar is dit in het tracébesluit niet gedaan.

12.1. De Afdeling begrijpt het betoog van [appellant sub 4] zo dat hij betoogt dat ten onrechte geen toepassing is gegeven aan de Tracéwet zoals die gold bij de start van de besluitvorming (hierna: Tracéwet (oud)).

Het betoog van [appellant sub 4] dat een onderzoek naar alternatieven ontbreekt, dan wel alternatieven onzorgvuldig zijn afgewogen, zal hierna aan de orde komen, namelijk bij het kopje 'Alternatieven' onder 16-17.6.

12.2. Het door [appellant sub 4] genoemde artikel 4 van de Tracéwet (oud) staat in hoofdstuk II van de Tracéwet (oud). Hoofdstuk II van de Tracéwet (oud) is aangepast met de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en de verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten (hierna: Wijzigingswet) die op 1 januari 2012 in werking is getreden. De bepalingen over trajectnota en standpunt in hoofdstuk II van de Tracéwet (oud), waaronder het door [appellant sub 4] genoemde artikel 4 over de onderdelen die een trajectnota ten minste moet bevatten, zijn daarbij komen te vervallen. In plaats daarvan zijn bepalingen opgenomen over de startbeslissing en de verkenning.

12.3. In artikel III van de Wijzigingswet is het overgangsrecht geregeld. Daaruit volgt dat hoofdstuk II, artikel 9, eerste lid, voor zover het de termijnstelling betreft, en artikel 10, vierde lid, van de Tracéwet, zoals die luiden na inwerkingtreding van de Wijzigingswet, niet van toepassing zijn op een project als aangewezen in het Besluit van de minister van infrastructuur en milieu van 13 december 2012, nr. IENM/BSK-2012/242707, houdende aanwijzing van projecten als bedoeld in artikel III, tweede lid, van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten. Voor het overige heeft de Tracéwet onmiddellijke werking. Dat laatste wil zeggen dat het recht dat geldt ten tijde van het nemen van het besluit van toepassing is. Het project N35 Wierden-Nijverdal is in dit besluit aangewezen. Dit betekent dat de Tracéwet zoals die luidde ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit voor zover in dit geding relevant van toepassing is op het tracébesluit. De minister is daar bij de vaststelling van het tracébesluit terecht van uitgegaan. Het overgangsrecht voorziet kort gezegd niet in een langere werking van de Tracéwet (oud).

Het betoog faalt.

Terinzagelegging

13. [appellant sub 10] en [appellant sub 4] betogen dat niet alle informatie bij het ontwerp-tracébesluit ter inzage is gelegd en dat zij daardoor in hun belangen zijn geschaad. [appellant sub 4] wijst in dat kader op de verslagen van bestuurlijk overleg met onderliggende stukken. In het bijzonder noemt hij een door Antea opgestelde Quicksan naar aanleiding van een burgerinitiatief en verslagen van zogenoemde meedenktafels over andere burgerinitiatieven en de reacties daarop. Ook [appellant sub 10] voert aan dat de doorrekening van een alternatief ontwerp door Antea pas na de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen beschikbaar werd gesteld en daarom niet in de zienswijze kon worden betrokken.

Vervolgens voeren [appellant sub 10] en [appellant sub 4] aan dat zij hebben verzocht de informatie over de doorrekening van het wegontwerp in het ontwerp-tracébesluit en de doorrekening van het alternatieve ontwerp voor de Baron van Sternbachlaan beschikbaar te stellen en dat zij daarom op basis van de Wet openbaarheid van bestuur (hierna: Wob) verzoeken hebben ingediend bij Rijkswaterstaat en de gemeente Hellendoorn. Volgens hen is de behandeling van deze verzoeken niet zorgvuldig verlopen.

13.1. Op grond van artikel 3:11, eerste lid, van de Awb legt het bestuursorgaan het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage.

13.2. De Afdeling is van oordeel dat de verslagen van het bestuurlijk overleg en de meedenktafels geen stukken zijn die op het ontwerp-tracébesluit betrekking hebben, zodat deze niet ter inzage hoefden te worden gelegd op grond van artikel 3:11, eerste lid, van de Awb. Daarbij is van belang dat de minister ter zitting naar voren heeft gebracht dat de bedoelde verslagen niet ten grondslag zijn gelegd aan het besluit en dat de onderbouwing van het tracébesluit is te vinden in de onderliggende rapportages die ter inzage zijn gelegd. In de toelichting bij het tracébesluit worden deze verslagen ook niet genoemd.

13.3. De door [appellant sub 4] en [appellant sub 10] bedoelde Quickscan is de door Antea verrichte quickscan van 7 april 2017 van het alternatief waarbij de N35 op maaiveld ligt en de Baron van Sternbachlaan verdiept onder de N35 door gaat (hierna: Quickscan). De Quickscan is naar het oordeel van de Afdeling een op het ontwerp-tracébesluit betrekking hebbend stuk, omdat de Quickscan dateert van voor de zienswijzetermijn en de minister de resultaten daarvan heeft betrokken in de besluitvorming, ook al is de Quickscan verricht in opdracht van de gemeente Hellendoorn. Door de Quickscan niet bij het ontwerp-tracébesluit ter inzage te leggen, heeft de minister gehandeld in strijd met artikel 3:11, eerste lid, van de Awb. De Afdeling ziet echter aanleiding dit gebrek met toepassing van artikel 6:22 van de Awb te passeren. [appellant sub 4] en [appellant sub 10] beschikten over de Quickscan ten tijde van het indienen van het beroepschrift en hebben daarop gereageerd. De minister heeft de Quickscan in deze procedure overgelegd. Aannemelijk is dat andere belanghebbenden niet zijn benadeeld. Hierover overweegt de Afdeling dat de minister in paragraaf 1.2 van de toelichting bij het tracébesluit en in paragraaf 2.2 van de Nota van Antwoord is ingegaan op de conclusies uit de Quickscan. Er mag daarom worden aangenomen dat andere belanghebbenden indien zij dat hadden gewild hierover een beroepsgrond naar voren zouden hebben gebracht.

Participatie, overleg en behandeling zienswijzen

14. [appellant sub 4], [appellant sub 10], Wijkvereniging de Kruidenwijk, Wijkvereniging Nijverdal-Oost, [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] richten zich tegen het besluitvormingsproces dat volgens hen niet zorgvuldig is verlopen. Volgens hen zijn onvoldoende mogelijkheden tot overleg en participatie geboden en zijn omwonenden en wijkverenigingen daarbij onvoldoende betrokken.

De wijkverenigingen voeren in dit verband aan dat de in de nieuwsbrief van Rijkswaterstaat van 10 oktober 2018 weergegeven terugblik op het proces een ander beeld geeft dan hun eigen ervaring. Volgens hen zijn in de periode 2011 en 2016 in elk geval de omwonenden in Nijverdal niet actief om inbreng gevraagd en waren er toen nog geen concrete plannen. Pas in het voorjaar 2017 kwamen er schetsen van het ontwerp voor de N35 en werd de omgeving erbij betrokken in informatiesessies gehouden op 7 en 30 maart 2017. Volgens de wijkverenigingen kon er worden meegepraat, maar werd met de inbreng niets gedaan. Zij gaan daarbij in het bijzonder in op de wijze waarop het door de Werkgroep Baron van Sternbachlaan voorgestelde alternatief is gezien en volgens hen op onjuiste gronden is afgewezen. Ook [appellant sub 4] en [appellant sub 10] gaan hierop in.

[appellant sub 4] en [appellant sub 10] gaan in dit verband in op het proces op basis waarvan omwonenden werden geselecteerd voor de participatie in de verkenningsfase. Volgens hen werd zicht op de N35 als enig criterium gehanteerd en is niet gekeken naar geluidhinder. Ter onderbouwing wijzen [appellant sub 10] en [appellant sub 4] op een e-mailwisseling tussen ambtenaren van de gemeente Hellendoorn en Rijkswaterstaat over het uitnodigen van bewoners voor de sessie op 30 maart 2017. Volgens [appellant sub 10] hebben omwonenden zelf contact moeten zoeken om voor deze sessie te worden uitgenodigd. Er mochten twee afgevaardigden komen, onder de voorwaarde dat andere buurtbewoners daarmee akkoord zouden gaan.

[appellant sub 7] en anderen gaan in op de wijziging in de besluitvorming van de zuidvariant naar de gekozen noordvariant. Volgens hen is daarbij onvoldoende rekening gehouden met hun belangen en hebben zij ten onrechte geen gelegenheid gehad om hun zienswijze over het ontwerp-tracébesluit nader toe te lichten en was er geen overleg mogelijk over het treffen van geluidbeperkende maatregelen. Ook voeren zij aan dat zij pas na vaststelling van het tracébesluit de Nota van Antwoord hebben ontvangen.

14.1. Zoals ook hiervoor onder 9-9.3 is overwogen is in paragraaf 1.2 van de toelichting bij het tracébesluit en hoofdstuk 6 van het Verkenningenrapport het besluitvormingsproces toegelicht en is uiteengezet hoe in de verkenningsfase bewoners en belangenorganisaties zijn betrokken. De Afdeling stelt vast dat voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit verschillende mogelijkheden van overleg en participatie zijn geboden, zoals meedenktafels en ontwerpessies. Een aantal belangenorganisaties op het gebied van milieu en economie, bewonersorganisaties en individuele bewoners hebben daaraan deelgenomen. De minister heeft naar voren gebracht dat de aanpak van de uit te nodigen deelnemers is afgestemd met de gemeente Hellendoorn. Na verzoeken daartoe kon ook een afvaardiging van omwonenden aan de noordzijde van de N35 deelnemen.

[appellant sub 4] en de echtgenote van [appellant sub 10] hebben deelgenomen aan de informatiesessie van 30 maart 2017 over de inpassing van de N35, zo is ter zitting besproken. Verder zijn er diverse informatieavonden gehouden en zijn informatie- en nieuwsbrieven verzonden.

Het tracébesluit is overeenkomstig artikel 11, eerste lid, van de Tracéwet, met toepassing van afdeling 3.4 van de Awb voorbereid. Daarom is het ontwerptractébesluit zoals eerder gezegd ter inzage gelegd om een ieder de mogelijkheid te bieden zienswijzen over het ontwerp naar voren te brengen. In dat kader konden ook mogelijke alternatieven aan de orde worden gesteld. Gelet op de Nota van Antwoord is dat ook gebeurd en is daarop gereageerd. In de Awb of in enig ander wettelijk voorschrift is niet vereist dat de minister indieners van zienswijzen in de gelegenheid stelt hun zienswijzen nader mondeling toe te lichten. Ook bestaat er geen wettelijke verplichting om de reactie op de zienswijzen naar de indieners ervan toe te sturen alvorens het definitieve besluit vast te stellen. De gevolgde procedure voldoet op deze punten dan ook aan de in de Tracéwet en de Awb daarover opgenomen bepalingen. In wat appellanten hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de procedure tot vaststelling van het tracébesluit onzorgvuldig is gelopen. De inhoud van de nieuwsbrieven ligt in deze procedure niet ter beoordeling voor. Op het punt dat het door de Werkgroep Baron van Sternbachlaan naar voren gebrachte alternatief voor de kruising N35 en de Baron van Sternbachlaan (hierna: alternatief Baron van Sternbachlaan) op onjuiste gronden is afgewezen, begrijpt de Afdeling dit als een inhoudelijk betoog over de gemaakte afweging over alternatieven. Dit wordt hierna besproken bij de inhoudelijke behandeling van de beroepsgronden over alternatieven onder 16-17.6.

De betogen falen.

Vooringenomenheid

15. [appellant sub 10], [appellant sub 4] en Wijkvereniging de Kruidenwijk betogen dat het tracébesluit met vooringenomenheid tot stand is gekomen. Daarover voeren zij aan dat informatie werd achtergehouden en onderzoeken werden uitgesteld. Ook is de doorrekening van het alternatief Baron van Sternbachlaan door het ingenieursbureau verricht dat ook het ontwerptractébesluit begeleidde en heeft Rijkswaterstaat al in een eerder stadium te kennen gegeven dat er geen tunnel zou komen.

15.1. In artikel 2:4, eerste lid, van de Awb staat dat het bestuursorgaan zijn taak vervult zonder vooringenomenheid.

15.2. De omstandigheden dat Antea de doorrekening van het alternatief Baron van Sternbachlaan heeft opgesteld en ook betrokken is geweest bij de onderzoeken die ten grondslag zijn gelegd aan het tracébesluit betekenen niet dat de minister vooringenomen heeft gehandeld. In de Nota van Antwoord wordt ingegaan op het alternatief Baron van Sternbachlaan en de doorrekening daarvan en is geconcludeerd dat dit alternatief aanzienlijk duurder is dan het gekozen wegontwerp. Dat bij de besluitvorming ook financiële belangen een rol spelen, betekent ook niet dat de afweging vooringenomen zou zijn geweest. Uit de bij het bestreden besluit behorende stukken, zoals de toelichting en de Nota van Antwoord, blijkt dat de gevolgen van het tracébesluit zijn gezien en ook andere belangen zijn afgewogen. In wat [appellant sub 10], [appellant sub 4] en Wijkvereniging de Kruidenwijk aanvoeren ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor strijd met artikel 2:4, eerste lid, van de Awb. Het betoog dat onvoldoende onderzoek naar alternatieven is gedaan, komt direct hierna onder 16-17.6 aan de orde.

De betogen falen.

ALTERNATIEVEN

Alternatieven in het kader van het milieueffectrapport

16. [appellant sub 4] betoogt dat ten onrechte met een beroep op de Chw geen alternatievenonderzoek heeft plaatsgevonden en daardoor in het MER niet is ingegaan op het alternatief om de Baron van Sternbachlaan verdiept aan te leggen. Hij vraagt zich af of dit wel in overeenstemming is met het Unierecht, in het bijzonder noemt hij de m.e.r.-richtlijn.

16.1. De minister stelt dat hij op grond van artikel 1.11, eerste lid, aanhef en onder a, van de Chw, zoals dat luidde vóór 16 mei 2017, niet gehouden is om verschillende alternatieven in beschouwing te nemen en te beschrijven in het MER. Over het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan stelt de minister dat dit alternatief in de besluitvorming is betrokken en dat in de Nota van Antwoord inzichtelijk is gemaakt waarom dit alternatief niet nader is uitgewerkt.

16.2. De Afdeling begrijpt het betoog van [appellant sub 4] zo dat hij betoogt dat de minister in strijd met de m.e.r.-richtlijn heeft gehandeld door in het MER geen onderzoek te doen naar alternatieven. De Afdeling zal daarom beoordelen of artikel 1.11 van de Chw buiten toepassing had moeten worden gelaten wegens strijd met artikel 5, derde lid, onder d, van de m.e.r.-richtlijn.

16.3. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen kan de vraag naar de rechtstreekse werking van de bepalingen van de richtlijn alleen rijzen in gevallen van incorrecte implementatie of indien de volledige toepassing van de richtlijn niet daadwerkelijk is verzekerd. Zie onder meer de uitspraak van 16 september 2015, [ECLI:NL:RVS:2015:2938](#). De m.e.r.-richtlijn is in het nationale recht geïmplementeerd door de regelgeving over de m.e.r.-plicht, die nu wordt aangeduid met de besluit-m.e.r.-plicht. Artikel 1.11 van de Chw, zoals dat luidde vóór 16 mei 2017, strekt mede tot uitvoering van de m.e.r.-richtlijn en stelt regels over alternatieven voor de voorgenomen activiteit in het geval een MER ten behoeve van een besluit wordt opgesteld.

16.4. Allereerst zal de Afdeling de vraag beantwoorden of de minister in dit geval terecht artikel 1.11, van de Chw, zoals dat artikel luidde vóór 16 mei 2017, heeft toegepast.

16.5. Op 16 mei 2017 is de Wet van 25 januari 2017 tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Crisis- en herstelwet in verband met de uitvoering van Richtlijn 2014/52/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2014, L 124) (hierna: Implementatiewet) in werking getreden, waarbij onder meer artikel 1.11 van de Chw is gewijzigd. In de artikelen III en IV van de Implementatiewet is het overgangsrecht geregeld. In artikel III, aanhef en onder c, sub 3, staat dat de hoofdstukken 7 en 14 van de Wet milieubeheer en artikel 1.11 van de Chw, zoals die luiden vóór 16 mei 2017, van toepassing blijven op de voorbereiding van een besluit als bedoeld in artikel 7.2, derde en vierde lid, van de Wet milieubeheer. Dit geldt totdat het besluit onherroepelijk is geworden, waarvoor voor 16 mei 2017 voor de reikwijdte en het detailniveau door het bevoegd gezag een kennisgeving, als bedoeld in artikel 7.27, derde lid, van de Wet milieubeheer is gedaan.

16.6. De N35 Wierden-Nijverdal is, zoals hiervoor onder 11.3 is overwogen, als project in bijlage II bij de Chw opgenomen. Volgens artikel 1.1, tweede lid, van de Chw is afdeling 3 van de Chw van toepassing op dit tracébesluit. In afdeling 3 van de Chw is alleen artikel 1.11 opgenomen. De minister heeft blijkens de kennisgeving van 30 september 2015 zijn voornemen om voor dit project een MER te laten opstellen meegedeeld vóór 16 mei 2017. Dit betekent dat op grond van artikel III, aanhef en onder c, sub 3, van het overgangsrecht van de Implementatiewet artikel 1.11 van de Chw zoals dat luidde vóór 16 mei 2017 van toepassing is op dit besluit.

16.7. In artikel 1.11 van de Chw, zoals dat luidde vóór 16 mei 2017, staat:

"1. Indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt opgesteld ten behoeve van een besluit, is:

a. artikel 7.23 van die wet voor zover dat regels stelt over alternatieven voor de voorgenomen activiteit, niet van toepassing;

b. artikel 7.32, vijfde lid, van die wet niet van toepassing.

2. Indien door degene die de betreffende activiteit wil ondernemen, ten behoeve van de voorbereiding van het besluit waarvoor op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt gemaakt, onderzoek is verricht naar de gevolgen voor het milieu die alternatieven van de voorgenomen activiteit kunnen hebben, bevat dat milieueffectrapport een schets van de voornaamste alternatieven die zijn onderzocht en van de mogelijke gevolgen voor het milieu daarvan, met een motivering van de keuze voor de in de beschouwing genomen alternatieven."

16.8. Het hiervoor weergegeven artikel 1.11, tweede lid, van de Chw, brengt met zich dat indien onderzoek is verricht naar de gevolgen voor het milieu die alternatieven van de voorgenomen activiteit kunnen hebben, het MER een schets bevat van de voornaamste alternatieven die zijn onderzocht en van de mogelijke gevolgen voor het milieu daarvan, met een motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven. Naar het oordeel van de Afdeling is dit een correcte implementatie van artikel 5, derde lid, onder d, van de m.e.r.-richtlijn, waaruit volgt dat de informatie die de opdrachtgever moet verstrekken tenminste een schets van de voornaamste alternatieven moet bevatten die de opdrachtgever heeft onderzocht, met opgave van de voornaamste motieven voor zijn keuze met inachtneming van de milieueffecten. In wat [appellant sub 4] heeft aangevoerd, ziet de

Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de volledige toepassing van de m.e.r.-richtlijn op dit punt niet daadwerkelijk is verzekerd. De Afdeling toetst hierna of aan artikel 1.11 van de Chw, zoals dat luidde vóór 16 mei 2017, is voldaan.

16.9. In hoofdstuk 2 van het MER is de historie van het tracébesluit, het doorlopen trechteringsproces en de besluitvorming over alternatieven beschreven. Daaruit volgt dat in de verkenningsfase twee alternatieven zijn onderzocht: de noord- en zuidvariant met beide zowel een gelijkvloerse als een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal. De resultaten van de verkenning zijn neergelegd in het Verkenningenrapport. Op basis daarvan is een voorkeursalternatief gekozen dat vervolgens is uitgewerkt in het MER en het tracébesluit. In het MER is niet ingegaan op het alternatief om de Baron van Sternbachlaan verdiept aan te leggen.

16.10. Gelet op artikel 1.11, eerste lid, aanhef en onder a, van de Chw, zoals dat luidde vóór 16 mei 2017, kon de minister weliswaar afzien van een afweging van alternatieven in het MER, maar moet het MER op grond van het tweede lid van dit artikel wel een schets bevatten van de voornaamste alternatieven die zijn onderzocht en van de mogelijke gevolgen voor het milieu daarvan, met een motivering voor de in beschouwing genomen alternatieven. In wat [appellant sub 4] aanvoert, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister met de beschrijving van de onderzochte alternatieven in het MER en het Verkenningenrapport niet heeft voldaan aan artikel 1.11, tweede lid, van de Chw. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat het alternatief om de Baron van Sternbachlaan verdiept aan te leggen niet afkomstig is van de minister, maar naderhand is aangedragen door de Werkgroep Baron van Sternbachlaan en in zoverre in het MER, gelet op het bepaalde in artikel 1.11, tweede lid, van de Chw, niet behoefde te worden meegenomen.

Het betoog faalt.

16.11. Dat het door de Werkgroep Baron van Sternbachlaan aangedragen alternatief niet in het MER behoefde te worden beschreven, neemt niet weg dat de minister het alternatief wel in de belangenafweging bij de vaststelling van het tracébesluit moet betrekken. Het alternatief is namelijk in de zienswijzen over het ontwerp-tracébesluit naar voren gebracht. Dit komt direct hierna onder 17-17.6 aan de orde.

Alternatieven in het kader van de vaststelling van het tracébesluit

17. [appellant sub 10], [appellant sub 4], Wijkvereniging Nijverdal-Oost en Wijkvereniging de Kruidenwijk zijn voorstander van het alternatief Baron van Sternbachlaan zoals dat hiervoor onder 14.1 voor het eerst naar voren kwam.

Zij voeren aan dat het alternatief Baron van Sternbachlaan beter is voor de leefbaarheid in de omgeving dan het in het tracébesluit opgenomen wegontwerp. Zij wijzen in dit verband op de minder nadelige gevolgen voor de geluidsbelasting, de luchtkwaliteit, de verkeersveiligheid, de natuur en het landschap en op de betere verkeersveiligheid van dit alternatief in vergelijking met het in het tracébesluit opgenomen ontwerp. De wijkverenigingen voeren daarbij aan dat het alternatief Baron van Sternbachlaan ook beter is voor de bereikbaarheid van de wijken dan het gekozen wegontwerp in het tracébesluit.

[appellant sub 10], [appellant sub 4], Wijkvereniging Nijverdal-Oost en Wijkvereniging de Kruidenwijk voeren aan dat het alternatief Baron van Sternbachlaan niet zorgvuldig is onderzocht en op onjuiste gronden is afgewezen. Het argument dat het alternatief te duur is, is volgens hen gebaseerd op een variant van het alternatief die veel luxer was dan was voorgesteld. Zij doelen daarmee op de variant die is onderzocht in de in opdracht van de gemeente Hellendoorn verrichte Quicksan van het alternatief door Antea. Er zijn volgens hen verschillende versoberingsopties mogelijk om kosten te besparen, zoals bijvoorbeeld het integreren van het fietspad in de tunnelbak in plaats van in een aparte tunnelbak, werken met taluds in plaats van wanden en een snelheidsverlaging naar 30 kilometer per uur. Deze versoberingsopties zijn blijkens gespreksverslagen over het alternatief niet onderzocht omdat de advieskosten te hoog zouden zijn. Ter vergelijking wijst een aantal appellanten op het ontwerp en de kosten van de Veeneslagentunnel in Rijssen die veel goedkoper is gerealiseerd dan nu is berekend voor het alternatief Baron van Sternbachlaan. Het argument dat de aanleg van een tunnel te duur zou zijn vanwege de hoge grondwaterstanden in het gebied is volgens hen alleen gebaseerd op een deskundigenoordeel en niet op feitelijke metingen ter plaatse. Ook het argument dat het doen van nader onderzoek naar het alternatief Baron van Sternbachlaan leidt tot een vertraging in de planning is volgens hen geen voldoende argument. [appellant sub 10] voert in dit verband aan dat uit het gespreksverslag van 10 april 2017 over het alternatief Baron van Sternbachlaan blijkt dat uitwerking van het alternatief niet tot vertraging had hoeven te leiden en dat toen vooruitgelopen werd op de planning.

Een aantal appellanten voert in dit verband aan dat er geen noodzaak is om het tracédeel tussen de Burgemeester H. Boersingel en de Combitunnel op te nemen in het tracébesluit. Volgens artikel 3, twaalfde lid, van de Overeenkomst inzake de vaststelling van een voorkeursalternatief en de daarop volgende planuitwerking en realisatie voor de aanpassing van de N35 Nijverdal-Wierden, zoals gepubliceerd in de Staatscourant van 18 maart 2015, in samenhang gezien met bijlage 1 van deze overeenkomst is het eerder teruggaan van 2x2 naar 2x1 bij de aansluiting Burgemeester H. Boersingel een van de versoeringsopties om kosten te besparen. Ook wijzen zij erop dat de Combitunnel nu al een flessenhals is. Voorts stellen [appellant sub 4], Wijkvereniging de Kruidenwijk en Wijkvereniging Nijverdal Oost voor om het tracébesluit op te delen in twee delen, waarbij het deel tussen Wierden en de Burgemeester H. Boersingel kan worden uitgevoerd en het tracédeel tussen de Burgemeester H. Boersingel en de Combitunnel nader wordt onderzocht en waarover opnieuw moet worden beslist.

17.1. De vaststelling van een tracébesluit vergt een belangenafweging, waarbij, naast ruimtelijke belangen, ook bestuurlijke inzichten een belangrijke rol spelen. Bij deze afweging heeft de minister beleidsruimte. 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 wel 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 zo onevenwichtig zijn afgewogen dat de minister niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen.

17.2. In paragraaf 1.2 van de toelichting bij het tracébesluit en in paragraaf 2.2 van de Nota van Antwoord is ingegaan op het alternatief Baron van Sternbachlaan. Dit alternatief gaat uit van een tunnel in plaats van een viaduct ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan in combinatie met een rotonde waar de Baron van Sternbachlaan aansluit op de Wierdensestraat. Hierdoor kan de N35 op maaiveldhoogte blijven en wordt de Baron van Sternbachlaan verdiept aangelegd. Ook houdt het alternatief in dat geluidsschermen van 4 meter hoog worden geplaatst langs het tracé van de N35 ter hoogte van het Reggedal tot en met het Wierdense Veld, met uitzondering van de zuidzijde ter plaatse van het industrieterrein in verband met de zichtbaarheid van het industrieterrein.

17.3. In de Nota van Antwoord staat over het alternatief Baron van Sternbachlaan dat de uitkomst van de door Antea verrichte Quickscan een bevestiging was van de eerdere afweging uit de verkenningsfase. De meerkosten van een half verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan bedragen volgens de Nota van Antwoord tussen de 7 en 13 miljoen euro. Een (half) verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan is aanzienlijk duurder dan het wegontwerp in het ontwerptracébesluit. Volgens de Nota van Antwoord is dat de reden dat in het tracébesluit niet alsnog is voorzien in een half verdiepte ligging van de Baron van Sternbachlaan. Ook zou het verder uitwerken van dit alternatief tot een vertraging in de uitvoering van het project leiden van 6 tot 12 maanden. De meerkosten zijn echter doorslaggevend geweest om niet voor het alternatief te kiezen, aldus de Nota van Antwoord. Daarbij heeft de minister ter zitting toegelicht dat de meerwaarde van het alternatief niet zo groot is dat het opweegt tegen de meerkosten die gemaakt moeten worden, ook als het alternatief Baron van Sternbachlaan zoals doorgerekend door Antea zou worden versoerd.

Over de gemaakte vergelijking met de onderdoorgang in Rijssen en het betoog dat deze onderdoorgang goedkoper is uitgevoerd dan de doorrekening van het alternatief Baron van Sternbachlaan staat in de Nota van Antwoord dat beide situaties niet vergelijkbaar zijn. De constructie die nodig is bij de Baron van Sternbachlaan wijkt af van de constructie in Rijssen. In Rijssen zijn bij de onderdoorgang taluds (grondwerk) toegepast. Dit kan niet bij de onderdoorgang bij de Baron van Sternbachlaan. Vanwege de hoge grondwaterstand moet de onderdoorgang bij de Baron van Sternbachlaan in een volledig betonnen vloeistofdichte bak tot aan het maaiveld worden uitgevoerd. Ter zitting heeft de minister over de grondwaterstanden toegelicht gebruik te hebben gemaakt van de informatie uit het zogenoemde "DINOloket" en ervaring te hebben opgedaan met de grondwaterstanden in Nijverdal bij de realisering van het Combiplan. DINO staat voor Data en Informatie van de Nederlandse Ondergrond. Het is een loket van TNO, Geologische Dienst Nederland, waar gegevens van de ondergrond zijn te bekijken en aan te vragen.

17.4. Over de keuze voor een verhoogde ligging van de N35 in plaats van deze op maaiveldhoogte te houden, staat in de Nota van Antwoord dat daarvoor meerdere redenen zijn. Een hogere N35 is beter inpasbaar vanwege de bestaande lagere kruisingen bij de Baron van Sternbachlaan, Vossenbosweg en de kruising met het spoor bij Wierden. Wijziging hiervan heeft volgens de Nota van Antwoord grote gevolgen voor de aansluitingen van de omliggende woningen, bedrijven en percelen. Uitgaande van een verhoogde ligging ter plaatse van de kruisingen betekent dit dat de N35 met zo min mogelijk hoogteverschil wordt aangelegd, rekening houdend met rijcomfort

en veiligheid, aldus de Nota van Antwoord. Daarnaast moet de weg voldoende hoog liggen om te voldoen aan de droogleggingseis. Dit houdt in dat de weg hoger moet liggen ten opzichte van de hoogste grondwaterstand om zettingen te voorkomen. Waar de N35 lager kan, wordt deze ook lager aangelegd, aldus de Nota van Antwoord.

17.5. De gevolgen van de verhoogde ligging van de N35 voor bijvoorbeeld geluid zijn meegenomen in het aan het tracébesluit ten grondslag gelegde akoestisch onderzoek, aldus de Nota van Antwoord. Op basis daarvan is volgens de Nota van Antwoord een geluidsschermbaan aan de noordzijde, zoals opgenomen in het alternatief Baron van Sternbachlaan, niet doelmatig geacht.

17.6. Gelet op het voorgaande heeft de minister bij de vaststelling van het tracébesluit het alternatief Werkgroep Baron van Sternbachlaan betrokken in zijn afweging. De minister heeft naar het oordeel van de Afdeling deugdelijk gemotiveerd waarom hij in dit alternatief geen aanleiding heeft gezien om af te zien van het wegontwerp zoals opgenomen in het ontwerp-tracébesluit. Daarbij heeft hij doorslaggevend gewicht mogen toekennen aan de aanzienlijke meerkosten van dit alternatief, tegenover een geringe meerwaarde. Verder heeft de minister voldoende gemotiveerd waarom hij, met het oog op de doelstellingen van het tracébesluit, de keuze heeft gemaakt om het gehele tracé tussen de Combitunnel en Wierden op te nemen in het tracébesluit. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister de belangen zo onevenwichtig heeft afgewogen dat hij het tracébesluit in strijd met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb heeft genomen.

De betogen falen.

Geotechnisch onderzoek

18. [appellant sub 10] en [appellant sub 4] voeren aan dat er ten onrechte geen geotechnisch onderzoek op zettingen en afstemming met ProRail heeft plaatsgevonden. Volgens hen had een dergelijk onderzoek belangrijke informatie kunnen opleveren over de voorgenomen ophoging van de N35 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan. Zij zijn daardoor beperkt bij het naar voren brengen van zienswijzen. Zij wijzen erop dat in het verleden een geluidwal langs het spoor zou worden gerealiseerd, maar dat deze er niet is gekomen vanwege het uit evenwicht raken van de spoorwal door zettingen. Volgens hen is ten onrechte niet onderzocht of een verhoogde ligging van de N35 tot vergelijkbare risico's leidt en daardoor mogelijk duurder wordt dan is voorzien. Er is daardoor ook geen goede vergelijking mogelijk met de kosten van het alternatief Baron van Sternbachlaan, aldus [appellant sub 10].

18.1. In hoofdstuk 14 van het MER is ingegaan op de gevolgen van het voorkeursalternatief op de bodem. Er is onder andere gekeken naar de gelaagdheid, draagkracht en het zettingsverloop van de bodemopbouw. Daarbij is gebruik gemaakt van bekende gegevens in de omgeving van het onderzoekgebied, waaronder het DINOloket. Over de geotechnische draagkracht van de ondergrond is geconcludeerd dat deze over het algemeen goed tot zeer goed is. De verwachting is dat zettingen beperkt zullen zijn bij ophogingen, aldus het MER. Over de grondlichamen en kunstwerken van het spoor van ProRail staat er dat er een aantal locaties is waar stabiliteit mogelijk een probleem is. Om te bepalen of bij de uitvoering sprake zal zijn van zetting wordt nader geotechnisch onderzoek uitgevoerd en op het moment dat blijkt dat het risico op zetting aanwezig is, worden er in de realisatiefase waar nodig maatregelen uitgevoerd om zetting tegen te gaan, aldus het MER.

18.2. Het voorgaande betekent dat de minister onderzoek heeft gedaan naar de bodemopbouw en de risico's op zettingen. [appellant sub 4] en [appellant sub 10] hebben hun betoog dat er blijkens het verleden zettingsrisico's zijn niet nader onderbouwd. In wat [appellant sub 10] en [appellant sub 4] hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de kwaliteit van de bodemopbouw onvoldoende in de belangenafweging bij de vaststelling van het tracébesluit is betrokken en dat de minister daarom niet in redelijkheid het tracébesluit heeft kunnen vaststellen. Voor de vergelijking met het alternatief Baron van Sternbachlaan verwijst de Afdeling naar wat daarover hiervoor onder

17-17.6 is overwogen.

De betogen falen.

VERKEER

19. Verschillende appellanten hebben beroepsgronden aangevoerd over verkeer. Deze beroepsgronden gaan over de verkeersveiligheid op de N35, de toename van het verkeer op het onderliggend wegennet, de geluidhinder en de negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van het verkeer op de N35 en de extra

omrijdbewegingen die gemaakt moeten worden als gevolg van de infrastructurele maatregelen die in het tracébesluit zijn voorzien.

De beroepsgronden over de verkeersveiligheid, de doorstroming van het verkeer op de N35 en het onderliggend weggennet zullen hierna achtereenvolgens worden behandeld. De beroepsgronden over geluidoverlast en de verslechtering van de luchtkwaliteit door het verkeer komen bij de bespreking van de beroepsgronden over geluid en luchtkwaliteit aan de orde. De bezwaren over de extra omrijdbewegingen zullen worden behandeld bij de beoordeling van de beroepsgronden over de belangenafweging bij de onderwerpen individuele hinder, het woon- en leefklimaat en schade.

Verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de N35

20. [appellant sub 4] voert aan dat het tracébesluit leidt tot negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N35. Volgens hem is er geen zorgvuldige afweging gemaakt als het gaat om de verkeersveiligheid en dient de beoordeling van de verkeersveiligheid van het in het tracébesluit opgenomen wegontwerp te worden herzien. Hij wijst daarbij onder andere op de in het tracébesluit vastgestelde versmalling van 4 rijstroken naar 2 rijstroken in Nijverdal vlak voor de Combitunnel. Deze versmalling zal volgens hem leiden tot filevorming met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer. Verder is volgens hem onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen van de voorziene hoogteverschillen in het tracé van de N35 in Nijverdal voor het zicht op de weg. De zichtbeperking van hoogteniveaus in wegvakken wordt volgens hem niet meegenomen in de beoordeling van de verkeersveiligheid op basis van de gehanteerde EuroRAP-richtlijnen. Ook wijst hij op verblinding door de zon in het voor- en najaar bij het rijden op een helling. De hoogteverschillen op twee plaatsen in het tracé in Nijverdal in combinatie met een verhoging van de maximumsnelheid naar 100 kilometer per uur en een wegversmalling van 4 naar 2 rijstroken vlakbij een viaduct en een tunnel, maken volgens [appellant sub 4] dat de voorziene weg niet verkeersveiliger is dan de bestaande N35.

[appellant sub 4] voert verder aan dat de bestaande N35 al voldoet aan de EuroRAP-richtlijnen veiligheidsklasse 3 sterren. Ook voldoet het wegontwerp in het tracébesluit volgens [appellant sub 4] niet overal aan de richtlijnen van de EuroRAP score, zoals bij de fietstunnel Grote Alleepad waar volgens hem geen ruimte is voor uitwijkmogelijkheden naast de weg.

Tot slot voert [appellant sub 4] aan dat de nieuwe fietsverbinding bij de Baron van Sternbachlaan leidt tot verkeersonveiligheid, omdat deze fietsverbinding een drukke verkeersader doorkruist. Bovendien twijfelt hij aan de noodzaak voor deze fietsverbinding. Daarbij stelt hij dat in de directe nabijheid bij het Grote Alleepad al een fietstunnel ligt.

20.1. De minister stelt dat voor de beoordeling van de verkeersveiligheid niet alleen is gekeken naar de EuroRAP-richtlijnen. Volgens de minister zijn ook de controle-uitgangspunten en het te toetsen OTB-ontwerp, de analyse geregistreerde verkeersveiligheid, de analyse naar risicocijfers en aandachtspunten weginrichting (vanuit verkenning en verkeersveiligheidsaudit en maatregelen) bij deze beoordeling betrokken. Tevens is volgens de minister bij het wegontwerp uitgegaan van de vigerende normen, richtlijnen, handboeken, zoals het Handboek Wegontwerp 2013 van het CROW, rapporten en de mededelingen die zijn opgenomen binnen de Verkeerskundige Afspraken voor wegen in beheer bij Rijkswaterstaat. Gelet op de verrichte beoordeling, stelt de minister dat de verkeersveiligheid op zorgvuldige wijze betrokken is in de besluitvorming en dat het wegontwerp leidt tot een aanmerkelijke verbetering van de verkeersveiligheid.

20.2. In artikel 1, tweede lid, van het tracébesluit is vastgelegd dat de maximum snelheid tussen km 34,6 en km 35,1 80 kilometer per uur is, tussen km 35,1 en km 42,6 100 kilometer per uur en tussen km 42,6 en km 42,8 130 kilometer per uur.

In artikel 6 zijn de te treffen verkeersveiligheidsmaatregelen vastgelegd. Dat artikel luidt als volgt:

"Ten behoeve van de verkeersveiligheid worden de volgende maatregelen gerealiseerd:

1. Het toepassen van een fysieke rijbaanscheiding op de N35.
2. Het aanbrengen van een geleiderailconstructie:
 - a. in de middenberm;
 - b. in de buitenberm van de N35 en langs de toe- en afritten, tenzij een obstakelvrije berm mogelijk is.

3. Het toepassen van een halfverharde vluchtzone langs de N35, met een breedte van 2,45 meter.
4. De aanleg van meerdere pechhavens in de beide rijrichtingen ter hoogte van km 35,5, km 36,2, km 38,5, km 39,5, km 40,8 en km 41,8.
5. Het toepassen van een voldoende rijbaanbreedte voor de afwikkeling van calamiteiten ter plaatse van de toe- en afritten van de aansluitingen 't Lochter/Nijverdal-Oost en Wierden-West.
6. Het vervallen van bestaande gelijkvloerse kruispunten (bij de Baron van Sternbachlaan, Burgemeester H. Boersingel en de Nijverdalsestraat) en oversteken (bij de Westerveenweg/Schapendijk, Dwarsdijk, Vossenbosweg/Nottermorsweg) in de N35.
7. Het aanbrengen van een calamiteitendoorsteek bij de aansluiting van de zuidelijke toe- en afrit op de Burgemeester H. Boersingel (ter hoogte van km 37,2 op de detailkaarten indicatief aangegeven).
8. Openbare verlichting in relatie tot verkeersveiligheid is voorzien op de volgende locaties:
 - a. onder het ecoduct;
 - b. langs de noordelijke afrit van aansluiting Wierden-West;
 - c. langs de aan te passen delen van de Baron van Sternbachlaan, Burgermeester H. Boersingel en Nijverdalsestraat.
9. Tussen de N35 en de spoorlijn Zwolle - Almelo wordt een hek geplaatst.
10. De maatregelen genoemd in de artikelleden 1 tot en met 7 zijn tevens weergegeven op de detailkaarten (II) die onderdeel uitmaken van dit besluit."

20.3. In paragraaf 2.1.1 van de toelichting bij het tracébesluit is een probleemanalyse van de verkeersveiligheid op het traject Nijverdal-Wierden in de huidige situatie geformuleerd. Daarin is vermeld dat de N35

Nijverdal-Wierden een risicocijfer heeft van 0,259 slachtofferongevallen per miljoen gereden voertuigkilometers. Dit risicocijfer is volgens de toelichting bij het tracébesluit vijfmaal hoger dan het landelijk gemiddelde. Verder is in de toelichting aangegeven dat het traject N35 Nijverdal-Wierden in zijn huidige situatie op een aantal plekken een EuroRAP-score heeft van twee sterren. EuroRAP staat voor het European Road Assessment Programma en is een door Europese organisaties van weggebruikers, zoals de ANWB in Nederland, en de autofabrikanten ontwikkelde methodiek om de veiligheid van wegen uit te drukken in een score met sterren, de zogenoemde Road Protection Score. Daarbij is 1 ster onveilig en 4 sterren veilig, aldus de toelichting bij het tracébesluit.

Ook vermeldt paragraaf 2.1.1 van de toelichting dat de hoeveelheid verkeer op de N35 sterk zal toenemen, wat leidt tot meer verkeersveiligheidsrisico's en negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid op het betrokken traject. Naar aanleiding van de hiervoor beschreven problemen met de bereikbaarheid en de in paragraaf 1.1 van de toelichting beschreven ambities om de N35 op te waarderen, zijn als doelstellingen het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de doorstroming op het betrokken traject geformuleerd.

20.4. Daarnaast is ten behoeve van de vaststelling van het tracébesluit onderzoek verricht naar de gevolgen van de in het tracébesluit voorziene infrastructurele maatregelen voor de doorstroming van het verkeer en de gevolgen voor de verkeersveiligheid. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het rapport "Deelrapport verkeer" van 21 september 2018 (hierna: Deelrapport verkeer), de oplegnotitie "Tracebésluit N35 Nijverdal-Wierden aspect verkeersveiligheid" van 25 november 2018 van Antea Groep (hierna: Oplegnotitie verkeersveiligheid) en het rapport "Deelrapport verkeersveiligheid" van 23 oktober 2017 van Antea Groep (hierna: Deelrapport verkeersveiligheid).

Over de doorstroming van het verkeer staat in paragraaf 5.4 van het Deelrapport verkeer dat het project leidt tot een betere doorstroming in de ochtend- en avondspits. De vertraging neemt als gevolg van het project af. Wel ontstaat er volgens het Deelrapport verkeer een nieuw wegvak met kans op congestie ten westen van Nijverdal. Dit omdat de bestaande verkeerssituatie gehandhaafd blijft, maar de verkeersintensiteit groeit.

In hoofdstuk 6 van het Deelrapport verkeersveiligheid is toegelicht dat de toepassing van fysieke rijbaanscheiding ertoe leidt dat het gehele tracé van de N35 een EuroRAP-score van minimaal 3 sterren krijgt. Voor de berekening van deze score wordt gekeken naar de inrichting van de berm, de inrichting van de rijrichtingscheiding en de inrichting van kruispunten. Er wordt daarbij niet gekeken naar de hoogteverschillen in de weg. Deze zijn echter wel betrokken in de verrichte veiligheidsaudit van 1 juni 2017, zo volgt uit hoofdstuk 7 van het Deelrapport

verkeersveiligheid. Ook is daarbij de inrichting van de kruisingen betrokken. Over de wegversmalling in Nijverdal staat in paragraaf 7.1.1 van het Deelrapport verkeersveiligheid dat de overgang van 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken midden in een doorgaand tracé is voorzien en niet is gecombineerd met een logische locatie, zoals een aansluiting of knooppunt. Het is hierdoor onduidelijk op welke wijze de weggebruiker bewust wordt gemaakt van de gewenste wijziging in rijgedrag. Volgens het Deelrapport verkeersveiligheid is de overgang beter geaccentueerd door inpassende maatregelen. De overgang van 100 kilometer per uur naar 80 kilometer per uur is ook de overgang van 2x1 naar 2x2 rijstroken, net voor het punt waarop het verkeer moet ritsen verdwijnt de vluchtzone. Dit zorgt voor een visuele versmalling. Ook is door middel van de uitbuiging van de geluidsschermen het wegprofiel visueel versmald. Bij de noordelijke rijbaan volgt er in de richting van Nijverdal na het kunstwerk over de Kruidenlaan/Grote Alleepad een verbreding van het wegbeeld. Om het smalle profiel vanaf de Kruidenlaan vast te houden is de geleiderail aan de noordzijde van de N35 uitgebogen naar de rijbaan, aldus het Deelrapport verkeersveiligheid.

In paragraaf 7.1.2 van dit rapport is ingegaan op het zogeheten alignement. Over het horizontale alignement van de rijbaan ten oosten van de aansluiting Wierden-West, staat er dat de N35 een slingerend verloop heeft met relatief korte ontwerpelementen. Het behouden van het bestaande Spoorviaduct en kunstwerk Stegeboersweg maken dat het horizontaal alignement van de rijbaan een slingerend verloop heeft, passend binnen de ontwerprichtlijnen. Bewegwijzering zorgt er tevens voor dat de weggebruiker voldoende wordt geattendeerd op de situatie, aldus het rapport. Paragraaf 7.1.3 van het rapport vermeldt dat de weg op het bestaande kunstwerk over de Kruidenlaan/Grote Alleepad te smal is om het standaarddwarsprofiel door te zetten. Op dit kunstwerk is dan ook geen vluchtruimte aanwezig. Het vastgestelde uitgangspunt is het bestaande kunstwerk te handhaven. Hiermee wordt volgens het deelrapport Verkeersveiligheid geen verbetering van de verkeersveiligheid gerealiseerd. In paragraaf 7.2.1 van het Deelrapport verkeersveiligheid is geconcludeerd dat het ontwerp in de planfase een groot positief effect heeft op de verkeersveiligheid, kijkend naar het verwachte effect op het type en het aantal ongevallen dat wordt voorzien door de aanpassing naar een verkeersveiliger wegprofiel met een daarbij horend laag risicocijfer. Ook wordt voorzien in een afdoende EuroRAP-score. Het effect op de verkeersveiligheid is vanuit een optiek van wegontwerp als sterk positief beoordeeld, gezien de grote wijziging ten opzichte van de referentiesituatie met gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. De aandachtspunten op het ontwerp vanuit de verkenning en verkeersveiligheidsaudit zijn in het ontwerp verwerkt, aldus het Deelrapport verkeersveiligheid. In de Oplegnotitie verkeersveiligheid is beoordeeld welke gevolgen de wijzigingen in het wegontwerp ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit voor de verkeersveiligheid hebben. Daarin is geconcludeerd dat de ontwerp wijzigingen niet leiden tot aanpassingen in de verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals beschreven in het Deelrapport verkeersveiligheid en het tracébesluit.

20.5. Gelet op de hiervoor weergegeven bevindingen in het Deelrapport verkeer, de Oplegnotitie verkeersveiligheid en het Deelrapport verkeersveiligheid, is de Afdeling van oordeel dat de minister de door [appellant sub 4] genoemde aspecten van de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming als gevolg van het tracébesluit heeft onderkend en beoordeeld.

Waar [appellant sub 4] stelt dat het wegontwerp van de N35 leidt tot verkeersonveiligheid, gelet op de hoogteverschillen in het tracé in combinatie met een verhoging van de maximumsnelheid naar 100 kilometer per uur en de wegversmalling van 4 naar 2 rijstroken vlakbij een viaduct en de combitunnel te Nijverdal, heeft de minister erop gewezen dat voor de beoordeling van de verkeersveiligheid van het wegontwerp, onder andere is uitgegaan van de geldende normen, richtlijnen, handboeken (waaronder CROW publicatie 331, Handboek wegontwerp 2013) rapporten en mededelingen die zijn opgenomen in de Verkeerskundige Afspraken voor wegen in beheer bij Rijkswaterstaat. De minister stelt daarbij dat de stopzichtlengte als gevolg van hoogteverschillen ook is beoordeeld. Hij heeft er in dit kader op gewezen dat het wegontwerp van het viaduct nabij de combitunnel te Nijverdal voldoet aan de zichtafstanden voor een regionale stroomweg zoals genoemd in het Handboek wegontwerp 2013. Bovendien heeft hij gewezen op de verkeersaudit die heeft plaatsgevonden over de effecten van het wegontwerp op de verkeersveiligheid en de ontwerprichtlijnen. Daarbij is ook gekeken naar het verticaal alignement van het wegontwerp. Er is daarin ter hoogte van het viaduct bij de Baron van Sternbachlaan geen verkeersveiligheidsknelpunt geconstateerd. Het verkeer kan daarom volgens hem op een veilige manier afremmen bij eventuele filevorming. De Afdeling ziet geen aanleiding dit standpunt van de minister voor onjuist te houden. Daarbij betreft de Afdeling dat de minister heeft mogen uitgaan van de zichtafstanden voor een regionale stroomweg zoals genoemd in het Handboek wegontwerp 2013.

Over het standpunt van [appellant sub 4] dat het wegontwerp leidt tot meer risico voor weggebruikers bij een laagstaande zon, heeft de minister gesteld dat een laagstaande zon een gegeven is waarmee bij een ontwerp van een weg nauwelijks rekening kan worden gehouden. Daarnaast wijst de minister erop dat de tijdsduur van een laagstaande zon beperkt is en het daarmee samenhangende risico dan ook klein. Gelet op de door de minister genoemde omstandigheden, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister vanwege een laagstaande zon niet uit een oogpunt van verkeersveiligheid voor het vastgestelde wegontwerp heeft mogen kiezen.

Op het punt dat [appellant sub 4] stelt dat de bestaande N35 al voldoet aan de EuroRAP veiligheidsklasse 3 sterren, heeft de minister toegelicht dat het betrokken traject tussen km 37,8 en 38,1 en tussen 40,2 en 40,9 een EuroRAP-score heeft van 2 sterren. Omdat over het gehele traject een fysieke rijbaanscheiding aanwezig is dan wel zal worden aangebracht, zal het gehele traject een EuroRAP-score van 3 sterren krijgen. Door de komst van ongelijkvloerse kruisingen tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet verbetert de verkeersveiligheid, wat mogelijk leidt tot een EuroRAP score van 4 sterren. Gezien de toelichting van de minister, ziet de Afdeling geen aanleiding [appellant sub 4] te volgen in zijn bezwaren over de bepaling van de EuroRAP-score.

Wat betreft het bezwaar van [appellant sub 4] dat het wegontwerp nabij de fietstunnel Grote Alleepad niet voldoet aan de EuroRAP-richtlijnen, omdat daar geen sprake is van uitwijkmogelijkheden, heeft de minister erkend dat op het viaduct ter hoogte van deze locatie een grasbetonstrook (halfverharding) ontbreekt. Halfverharding vormt evenwel geen onderdeel van de toetsing van de EuroRAP-score. Bovendien geldt volgens de minister dat halfverharding op grond van het Handboek wegontwerp 2013 weliswaar de voorkeur geniet voor de verbetering van de verkeersveiligheid maar niet als eis geldt. Volgens de minister ontbreekt halfverharding daarnaast slechts over een beperkte afstand, waardoor de afstand tussen de binnenkant van de kantstreep van de weg en de afschermingsvoorziening ongeveer 1,50 meter bedraagt. Hiermee wordt volgens hem voldaan aan de minimale afstand van 1,35 meter op grond van het Handboek wegontwerp 2013. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet voor het wegontwerp nabij de fietstunnel Grote Alleepad heeft mogen kiezen.

Wat betreft het bezwaar van [appellant sub 4] over de nieuwe fietsverbinding langs de Baron van Sternbachlaan, overweegt de Afdeling dat de minister heeft toegelicht dat deze fietsverbinding is ontworpen aan de hand van de Ontwerpwijze fietsverkeer CROW, 230. Het gaat om een vrijliggend fietspad waarbij het kruispunt door verkeerslichten wordt geregeld. Daarmee wordt een mogelijkheid tot veilige oversteek geboden. De minister acht deze fietsverbinding daarmee voldoende veilig. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op dit standpunt heeft kunnen stellen. Gelet hierop heeft de minister ervoor kunnen kiezen deze fietsverbinding zo mogelijk te maken.

20.6. Gelet op het voorgaande heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het tracébesluit zal leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming op de N35. Het betoog faalt.

Gevolgen onderliggend wegennet

21. [appellant sub 4], Wijkvereniging Nijverdal-Oost en Wijkvereniging de Kruidenwijk voeren aan dat het verdwijnen van de op- en afritten ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan zal leiden tot een te zware belasting voor het onderliggend wegennet in Nijverdal. Dit leidt volgens hen bovendien ertoe dat het doel van het project Traverse Nijverdal (het Combiplan) om de kern van Nijverdal te ontlasten teniet wordt gedaan.

21.1. De minister stelt over de kruising van de N35 met de Baron van Sternbachlaan dat het de wens van de regio is geweest om een ongelijkvloerse kruising te realiseren bij Nijverdal-Oost. Het voordeel van deze locatie is een beperkter ruimtebeslag dan in het geval van twee aansluitingen. Ook waren er onvoldoende financiën beschikbaar voor het realiseren van twee aansluitingen. Verder is het volgens de minister uit verkeersveiligheidsoogpunt minder gewenst om twee aansluitingen op de N35 op korte afstand van elkaar te hebben. Dit geeft een onrustig beeld en belemmert de doorstroming van het verkeer. Bovendien zijn dan zowel op de noordelijke als op de zuidelijke hoofdrijbaan extra weefvakken noodzakelijk tussen de beide aansluitingen. Dat is bij een standaardwegontwerp van een stroomweg volgens de minister niet wenselijk. De minister erkent verder dat door het vervallen van de op- en afritten op de kruising van de Baron van Sternbachlaan naar de N35, het verkeer op de Wierdensestraat en een gedeelte van de Burgemeester H. Boersingel naar de nieuwe ontsluiting zal toenemen. Uit het Deelrapport verkeer blijkt dat het onderliggend wegennet het extra verkeer wat capaciteit betreft aankan en niet aangepast hoeft te worden.

21.2. In paragraaf 4.2 van de toelichting bij het tracébesluit zijn de effecten op de bereikbaarheid beschreven aan de hand van een aantal indicatoren: de verhoudingen tussen de hoeveelheid verkeer die van de weg gebruik maakt en de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken (de zogenoemde I/C-verhoudingen), de voertuigverliesuren, de afname van het verkeer en het onderliggend wegennet, de afwikkeling op kruispunten en de toe- en afritten. Daarbij zijn de verkeersintensiteiten genoemd die zijn berekend in het Deelrapport verkeer.

De toelichting vermeldt over het verkeer op het onderliggend wegennet dat de I/C-verhouding zowel in de ochtendspits als in de avondspits onder de 0,8 blijft. Bij een dergelijke I/C-verhouding is er volgens het rapport sprake van een goede doorstroming van het verkeer. Een uitzondering is het wegvak op de N350 richting Rijssen waar een I/C-verhouding is berekend boven de 0,9. Door het wegvallen van het kruispunt van de N35 met de Baron van Sternbachlaan krijgt een aantal onderliggende wegen bij Nijverdal meer verkeer te verwerken. Het verkeer dat vanaf Wierden komt en richting de Kruidenwijk wil rijden moet de route Burgemeester H. Boersingel, Wierdensestraat, Baron van Sternbachlaan nemen. Daardoor neemt het verkeer op de Wierdensestraat Oost en Burgemeester H. Boersingel toe. Volgens de toelichting bij het tracébesluit zijn beide wegen ingericht als gebiedsontsluitingswegen die de totale omvang van het verkeer goed kunnen verwerken. Op beide wegen is de I/C-verhouding lager dan 0,8. Als gevolg van het vervallen van de aansluiting op de N35 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan zal ook het verkeer op de Grotestraat en Loonderesweg toenemen, maar ook daar komt de verkeersafwikkeling niet in het gedrang, volgens de toelichting bij het tracébesluit.

21.3. Hieruit volgt dat de minister met de door [appellant sub 4], Wijkvereniging Nijverdal-Oost en Wijkvereniging de Kruidenwijk genoemde toename van het verkeer op het onderliggend wegennet rekening heeft gehouden. [appellant sub 4], Wijkvereniging Nijverdal-Oost en Wijkvereniging de Kruidenwijk hebben geen argumenten genoemd waaruit kan worden geconcludeerd dat de gegevens voor de berekening van de I/C-verhoudingen, de voertuigverliesuren en de gevolgen voor het onderliggend wegennet, onjuist zijn. Nu uit het voorgaande volgt dat de I/C-verhouding op de Wierdensestraat Oost en de Burgemeester H. Boersingel zodanig is dat het verkeer goed doorstroomt en de verkeersafwikkeling daar niet in het gedrang komt, heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de gevolgen voor het onderliggend wegennet als gevolg van het verdwijnen van de op- en afritten ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan aanvaardbaar zijn. Gelet hierop heeft de minister naar het oordeel van de Afdeling de door hem genoemde belangen bij een verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N35 zwaarder mogen laten wegen dan de gevolgen voor het onderliggend wegennet in Nijverdal.

Het betoog faalt.

22. [appellant sub 14] voert aan dat bij de vaststelling van het tracébesluit onvoldoende rekening is gehouden met de problematiek van sluipverkeer op de Ten Cateweg. Ter onderbouwing verwijst hij naar zijn zienswijze, waarin hij aanvoert dat eerder is gesteld dat de Ten Cateweg verkeersluw zou zijn. Daar lijkt nu geen sprake meer van te zijn. Hij wenst dat op de Ten Cateweg alleen bestemmingsverkeer wordt toegestaan.

22.1. De minister verwijst in zijn verweerschrift naar de reactie in de Nota van Antwoord. Daarin staat dat de problematiek op de Ten Cateweg bekend is bij de wegbeheerder, de gemeente Wierden. Aan de hand van verkeerstellingen blijkt er inderdaad een groot aandeel sluipverkeer van deze weg gebruik te maken. Verwacht wordt dat het verkeer op de N35 na de aanleg van de nieuwe N35 beter doorstroomt, waardoor er minder gebruik wordt gemaakt van de Ten Cateweg. Mocht in de praktijk blijken dat er nog veel sluipverkeer van de Ten Cateweg gebruik maakt, dan zal de gemeente passende maatregelen nemen, bijvoorbeeld een spitsuurverbod. In wat [appellant sub 14] heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanknopingspunten om te twijfelen aan de toelichting door de minister.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister bij de vaststelling van het tracébesluit onvoldoende rekening heeft gehouden met de problematiek van het sluipverkeer op de Ten Cateweg.

Het betoog faalt.

GELUID

Inleiding geluid

23. Een groot aantal appellanten heeft beroepsgronden aangevoerd over de geluidsbelasting die als gevolg van de opwaardering van de N35 tussen Nijverdal en Wierden ter plaatse van hun woningen zal ontstaan en de wijze waarop deze geluidsbelasting is berekend. Daarbij is een aantal appellanten van mening dat de minister tekort is

geschoten in het treffen van geluidbeperkende maatregelen die deze geluidsbelasting ter plaatse van hun woningen terugbrengt naar een voor hen acceptabel niveau. Bij de voorbereiding van het tracébesluit is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het rapport "Akoestisch onderzoek TB N35 Nijverdal - Wierden Hoofdrapport" (hierna: het Hoofdrapport), het rapport "Akoestisch onderzoek TB N35 Nijverdal-Wierden Deelrapport Algemeen" (hierna: het Deelrapport algemeen) en het rapport "Akoestisch onderzoek TB N35 Nijverdal-Wierden Deelrapport Specifiek" (hierna: het Deelrapport specifiek). Er is daarnaast akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluideffecten van de wijziging van het onderliggend wegennet. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het rapport "Akoestisch onderzoek t.b.v. TB Deelrapport onderliggend wegennet". Op dit onderzoek is de Wet geluidhinder van toepassing, omdat het gaat om geluid afkomstig van verkeer op niet-rijkswegen. Alle rapporten zijn gedateerd op 2 november 2018 en opgesteld door Antea Groep.

Het Hoofdrapport vermeldt dat dit rapport de belangrijkste uitgangspunten en resultaten van het onderzoek op hoofdlijnen bevat. Verder vermeldt het Hoofdrapport dat in het Deelrapport algemeen meer in detail wordt beschreven wat het wettelijke en beleidsmatige kader voor het akoestisch onderzoek is en dat dat deelrapport kan worden beschouwd als algemene naslaginformatie. In het Deelrapport specifiek zijn volgens het Hoofdrapport de invoergegevens voor het geluidmodel gedetailleerd beschreven. Tevens wordt in dit deelrapport gedetailleerd (op woningniveau) ingegaan op de berekeningsresultaten van het geluidonderzoek.

Kritiekpunten akoestisch onderzoek

24. Een aantal appellanten heeft beroepsgronden aangevoerd over de berekening van de geluidsbelasting vanwege de N35. Deze beroepsgronden komen hierna aan de orde.

24.1. De minister stelt dat het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit is uitgevoerd volgens de eisen die hieraan zijn gesteld op grond van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (hierna: RMG 2012).

24.2. Artikel 11.33, zevende lid, van de Wet milieubeheer luidt:

"Onze Minister stelt nadere regels omtrent:

- a. de wijze waarop het akoestisch onderzoek en de berekeningen worden uitgevoerd;
- b. de situaties waarop het akoestisch onderzoek en de berekeningen betrekking hebben;
- c. de gevallen waarin redelijkerwijs kan worden aangenomen dat geen behoefte bestaat aan een onderzoek naar de effecten van samenloop."

24.3. De in artikel 11.33, zevende lid, van de Wet milieubeheer bedoelde regeling is het RMG 2012.

Gelet op artikel 11.33 van de Wet milieubeheer in samenhang bezien met het RMG 2012, kan slechts worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting onjuist is bepaald, wanneer deze niet overeenkomstig de in het RMG 2012 gestelde regels is vastgesteld.

24.4. In paragraaf 3.1 van het Deelrapport specifiek is vermeld dat het onderzoek naar de geluidsbelasting bij woningen is uitgevoerd op basis van het RMG 2012. Daarin staat ook dat het onderzoek naar de geluidsbelasting bij woningen is uitgevoerd met een softwarepakket dat voldoet aan de regels van Standaardrekenmethode 2 van bijlage III van het RMG 2012.

Bespreking beroepsgronden over wijze van berekening geluidsbelasting

25. [appellant sub 4] woont aan de [locatie 1] te Nijverdal. De woning van [appellant sub 4] bevindt zich ter hoogte van km 36,20 ten noorden van de N35. [appellant sub 4] voert aan dat de geluidsbelasting ter plaatse van zijn woning volgens het Deelrapport specifiek afneemt van 61 dB in 2006 naar 60 dB in 2030. [appellant sub 4] acht dit niet aannemelijk, omdat het verkeer op de N35 zal toenemen en de maximumsnelheid op deze weg zal worden verhoogd van 80 naar 100 kilometer per uur. Verder komt de zuidelijke rijbaan van de N35 verder van de spoorwal te liggen waardoor daar volgens hem meer geluid over komt. Gelet op die omstandigheden is [appellant sub 4] van mening dat er geen sprake kan zijn van een afname van de geluidsbelasting.

Verder voert [appellant sub 4] aan dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte wordt uitgegaan van een waarde van 61 dB in het jaar 2006. [appellant sub 4] stelt in dat kader dat de minister in een eerder stadium in het kader van het project Traverse Nijverdal (Combiplan) in 2005 vanwege het spoorweglawaai afkomstig van de spoorlijn Nijverdal-Zwolle aan hem heeft toegezegd dat een geluidwal zou worden aangebracht ter hoogte van zijn woning. Volgens [appellant sub 4] heeft de minister hiervan in een later stadium afgezien, omdat dit technisch niet

mogelijk zou zijn vanwege de bodemgesteldheid. [appellant sub 4] stelt dat het nu wel mogelijk is de N35 ter plaatse verhoogd aan te leggen. Hij is van mening dat de minister hiermee het vertrouwensbeginsel heeft geschonden en dat de aan hem toegezegde geluidswal had moeten worden gerealiseerd. Het oprichten van deze geluidswal had volgens [appellant sub 4] ertoe geleid dat bij het bepalen van de geluidsbelasting in de huidige situatie, de geluidsbelasting van de woningen gelegen ten noorden van de N35 (en ten zuiden van de spoorlijn Zwolle-Enschede) beduidend lager zou zijn geweest. Hierdoor zouden deze woningen eerder in aanmerking zijn gekomen voor het treffen van geluidwerende maatregelen, omdat er dan wel sprake zou zijn geweest van een forse toename van de geluidsbelasting.

25.1. De minister heeft in zijn verweerschrift toegelicht waarom de geluidsbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 4] in het prognosejaar 2032 afneemt ten opzichte van de geluidsbelasting bij het huidige geluidproductieplafond. Volgens de minister zijn de geluidproductieplafonds ter hoogte van de woning van [appellant sub 4] gebaseerd op een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur en een wegdekverharding bestaande uit dicht asfaltbeton. De verkeersintensiteiten uit het geluidregister gaan daarbij uit van 25.280 motorvoertuigen per etmaal. Bij de inwerkingtreding van het geluidregister voor het bepalen van de geluidproductieplafonds zijn van rechtswege de gegevens uit het akoestisch onderzoek behorende bij het besluit voor de project Traverse Nijverdal betrokken.

In het kader van het aan het tracébesluit ten grondslag gelegde akoestisch onderzoek bedraagt de geprognosticeerde verkeersintensiteit 22.724 motorvoertuigen per etmaal in het prognosejaar 2032 met een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur en een wegdekverharding bestaande uit een dunne deklaag type A (DGD-A). De lagere verkeersintensiteit en de geluidarme wegdekverharding ten opzichte van het geluidregister compenseert het effect van een hogere ligging van de weg, een breder wegontwerp en de snelheidsverhoging naar 100 kilometer per uur. Verder geeft de minister aan dat de verklaring voor de verschillen in prognose is dat de verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan het tracébesluit, gebaseerd zijn op de nieuwste Welvaart en Leefomgeving-scenario's (WLO-scenario's) van het Centraal Planbureau. De prognoses voor het project traverse Nijverdal zijn gebaseerd op het European Coordination-scenario. Het gehanteerde WLO-scenario geeft gemiddeld lagere aantallen verkeer dan het EC-scenario. De door de minister gegeven toelichting is door [appellant sub 4] niet weersproken. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet van de door hem geschetste factoren ter bepaling van de geluidsbelasting heeft mogen uitgegaan.

Waar [appellant sub 4] stelt dat in het akoestisch onderzoek ter plaatse van zijn woning ten onrechte wordt uitgegaan van een waarde van 61 dB in 2006 vanwege een schending van het vertrouwensbeginsel, overweegt de Afdeling, onder verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:1694](#), dat voor een geslaagd beroep op het vertrouwensbeginsel allereerst is vereist dat de betrokkene aannemelijk maakt dat van de zijde van de overheid toezeggingen of andere uitlatingen zijn gedaan of gedragingen zijn verricht, waaruit de betrokkene in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs kon en mocht afleiden of en zo ja, hoe het bestuursorgaan in een concreet geval een bevoegdheid zou uitoefenen. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat het vertrouwensbeginsel in dit geval is geschonden. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat [appellant sub 4] geen stuk heeft overgelegd waaruit blijkt dat er concrete afspraken zijn gemaakt of toezeggingen zijn gedaan waaruit op enigerlei wijze zou voortvloeien dat de minister aan hem zou hebben toegezegd dat een geluidswal zal worden aangebracht langs de spoorlijn Zwolle-Enschede ter hoogte van zijn woning.

Het betoog faalt.

Geluidsbelastingskaart en indicatie geluidkwaliteit

26. [appellant sub 7] en anderen wonen allen aan de Schietbaanweg en de Meijerinksberg te Wierden. Zij voeren aan dat de in het Deelrapport specifiek gehanteerde beginwaarde voor de beoordeling van het geluid ter plaatse van hun woningen verschilt met de geluidwaarden van de geluidsbelastingskaart en de indicatie geluidkwaliteit weergegeven op de website van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

26.1. De minister heeft toegelicht dat de geluidsbelastingkaarten kaarten zijn waarop de geluidssituatie van een belangrijke geluidbron wordt weergegeven in het gebied rond of langs die geluidbron. De informatie op die kaarten dient drie doelen: het publiek informeren over de geluidssituatie, de Europese Commissie van gegevens voorzien over deze geluidssituatie en het bieden van een basis voor nog vast te stellen actieplannen. Deze kaarten zijn niet bedoeld om de geluidssituatie per gevoelige bestemming te kunnen weergeven. Dit volgt ook uit de toelichting bij de kaart op de website www.atlasleefomgeving.nl Verder heeft de minister in zijn verweerschrift toegelicht waarom de indicatieve geluidkwaliteit op de website van het RIVM niet bedoeld is om de geluidssituatie per gevoelige bestemming weer te geven. Hij verwijst daarvoor naar de toelichting op de website van het RIVM.

26.2. De Afdeling overweegt dat het standpunt van de minister over de geluidsbelastingkaart en de indicatie geluidkwaliteit juist is. Gelet hierop leidt het betoog over het verschil in de door [appellant sub 7] en anderen genoemde geluidwaarden niet tot het oordeel dat het akoestisch onderzoek niet deugdelijk is.

Het betoog faalt.

Berekening cumulatieve geluidsbelasting

27. [appellant sub 7] en anderen voeren aan dat het akoestisch onderzoek zich alleen richt op de effecten van de verbreding van de N35 en niet op de totale omgevingsgeluidhinder. Daarbij wijzen zij op het geluid afkomstig van de spoorlijn Zwolle-Enschede. Verder stellen zij dat ook geen rekening is gehouden met de resonantie van het voorziene geluidsscherm langs de N35, de vaak voorkomende zuidwestenwind en de verhoging van de weg vanwege ongelijkvloerse kruisingen.

27.1. De minister stelt dat de cumulatieve geluidsbelasting op correcte wijze is beoordeeld en verwijst daarvoor naar het Deelrapport specifiek. Met de door [appellant sub 7] en anderen genoemde geluidbronnen is volgens de minister wel rekening gehouden.

27.2. De Afdeling stelt vast dat pagina 67 van het Deelrapport specifiek duidelijk maakt dat de cumulatieve geluidsbelasting ter plaatse van de woningen aan de Schietbaanweg en de Meijerinksberg is beoordeeld. Het Deelrapport specifiek gaat daarbij onder andere in op de cumulatie van het geluid afkomstig van de N35 samen met de spoorlijn Zwolle-Enschede. De minister heeft er verder op gewezen dat het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit is uitgevoerd volgens de eisen die hieraan zijn gesteld in het RMG 2012 en dat daarbij standaardrekenmethode 2 is gehanteerd. Bij de toepassing van deze rekenmethode wordt rekening gehouden met tal van relevante omgevingsfactoren, zoals de hoogteligging, wegdektype, verkeersintensiteiten, de afscherming en reflecties door objecten (waaronder geluidsschermen), de bodemfactor en de meteorologische omstandigheden. Volgens de minister is bij de berekeningen van het cumulatieve geluidniveau, gelet op de toepassing van de standaardrekenmethode 2, rekening gehouden met de resonantie van geluidsschermen en de meteorologische omstandigheden. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel om aan dit standpunt van de minister te twijfelen.

Gelet op het voorgaande heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat bij de berekening van de geluidsbelasting vanwege de N35, rekening is gehouden met de cumulatieve geluidsbelasting ter plaatse van de woningen van [appellant sub 7] en anderen.

Het betoog faalt.

Gehanteerde maximumsnelheid

28. [appellant sub 7] en anderen voeren aan dat het Deelrapport specifiek uitgaat van een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur op het betrokken deel van de N35. Volgens [appellant sub 7] en anderen is evenwel niet uit te sluiten dat harder zal worden gereden dan 100 kilometer per uur op de N35, waardoor zij meer geluidhinder zullen ervaren. Verder vrezen zij dat de maximumsnelheid op de N35 in de toekomst gewijzigd zal worden naar 130 kilometer per uur.

28.1. Zoals hiervoor onder 1 is overwogen, is met het tracébesluit onder andere beoogd de maximumsnelheid op het traject te verhogen tot 100 kilometer per uur. De Afdeling acht het daarom terecht dat in het akoestisch onderzoek voor de beoordeling van de geluidsbelasting is uitgegaan van deze snelheid van het verkeer op de N35. Voor zover [appellant sub 7] en anderen vrezen dat het verkeer zich niet aan deze snelheid zal houden, is dit een kwestie van handhaving. Overigens heeft de minister erop gewezen dat wanneer de toegestane maximumsnelheid op (een deel van) het traject zal worden gewijzigd, hiervoor een afzonderlijk besluit moet worden genomen waartegen [appellant sub 7] en anderen eventueel rechtsmiddelen kunnen aanwenden.

Het betoog faalt.

Rekenmodel

29. [appellant sub 3], [appellant sub 14], [appellant sub 11], [appellant sub 13] en [appellant sub 15] betwijfelen of het akoestisch onderzoek aan het tracébesluit ten grondslag kan worden gelegd. Zij stellen dat de uitkomsten van het akoestisch onderzoek louter gebaseerd zijn op een theoretisch rekenmodel.

29.1. De minister heeft toegelicht dat het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit is uitgevoerd conform de eisen die hieraan zijn gesteld in het RMG 2012, waarbij in dit geval standaardrekenmethode 2 is toegepast.

Onder verwijzing naar overweging 14.1 van de uitspraak van de Afdeling van 24 februari 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:2413](#), overweegt de Afdeling dat het vaststellen van de geluidsbelasting aan de hand van een theoretisch rekenmodel een geaccepteerde methode is. Gelet hierop heeft de minister in het kader van de vaststelling van het tracébesluit mogen afzien van het verrichten van geluidmetingen.

Het betoog faalt.

30. Voor het overige hebben appellanten geen concrete bezwaren naar voren gebracht tegen de gehanteerde methodiek en de uitkomsten van de berekeningen in het akoestisch onderzoek. De Afdeling ziet concluderend in wat zij hebben aangevoerd dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op het standpunt heeft mogen stellen dat de geluidsbelasting vanwege de N35 op correcte wijze is berekend.

Hoogte geluidsbelasting, maatregelen en doelmatigheid

31. Wijkvereniging Nijverdal-Oost, Wijkvereniging de Kruidenwijk, [appellant sub 4], [appellant sub 3], [appellanten sub 5], [appellant sub 7] en anderen, [appellant sub 12] [appellant sub 9], [appellant sub 10] [appellant sub 14], [appellant sub 13], [appellant sub 11] en [appellant sub 15] betogen alle dat het tracébesluit ter plaatse van hun woningen leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting en dat de in het tracébesluit voorziene geluidbeperkende maatregelen onvoldoende zijn om deze geluidsbelasting ter plaatse van hun woningen dan wel hun woonwijken te beperken. Zij vrezen dan ook dat de geluidsbelasting ter plaatse van hun woningen dan wel hun woonwijken het woon- en leefklimaat op onaanvaardbare wijze aantast.

Wijkvereniging de Kruidenwijk stelt dat aan het geluidsscherm langs de noordzijde van de N35 ter hoogte van Nijverdal ten onrechte geen bouwhoogte van 4 meter is toegekend. Verder voeren beide wijkverenigingen en [appellant sub 4] aan dat de minister ten onrechte er niet voor heeft gekozen om zonnepanelen te integreren in de voorziene geluidsschermen (zonnegeluidsschermen). Zij voeren in dit verband aan dat de minister ten onrechte heeft geconcludeerd dat zonnegeluidsschermen financieel niet doelmatig zijn en verwijzen daarvoor ter vergelijking naar twee projecten, de A20 bij Rotterdam en de A50 bij Uden, waar wel in dergelijke geluidsschermen is voorzien.

[appellanten sub 5] voeren aan dat de geluidsbelasting op de gevel van hun woning als gevolg van de aanleg van de te verleggen N35 zal oplopen tot 65 dB(A) en dat het tracébesluit naast de N35 voorziet in een geluidsscherm met een hoogte van 2 meter. Volgens hen moet een hoger geluidsscherm worden geplaatst.

[appellant sub 7] en anderen voeren aan dat de minister voor de geluidsbelasting ter plaatse van hun woningen ten onrechte niet de voorkeurswaarde van 50 dB heeft nagestreefd. Verder zijn [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] van mening dat onvoldoende is nagedacht over de mogelijkheid om te voorzien in een (kortere) geluidsscherm langs de N35 ter hoogte van hun woningen dan wel het plaatsen van diffractoren langs de N35. Ook voeren [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] aan dat de minister ten onrechte niet heeft onderzocht of hun woonwijk als afzonderlijk cluster kan worden aangemerkt.

[appellant sub 9] voert aan dat het tracébesluit leidt tot een forse verhoging van de geluidsbelasting op de gevel van zijn woning. Ter zitting heeft hij in dit kader opgemerkt dat de minister ten onrechte niet heeft beoordeeld of andere maatregelen om het geluid te reduceren mogelijk zijn, bijvoorbeeld het planten van bomen.

[appellant sub 10] betoogt dat sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm uit de Wet milieubeheer. Hierdoor zal het tracébesluit leiden tot zo'n verslechtering van het woon- en leefklimaat ter plaatse van zijn woning dat daarom sprake is van strijd met artikel 8 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM). De wijziging van de N35 leidt volgens hem tot onevenredige geluidhinder ter plaatse van zijn woning. Hij voert verder aan dat de afweging om te voorzien in een geluidsscherm alleen gebaseerd is op een financiële doelmatigheidsafweging. Volgens [appellant sub 10] zou de doelmatigheidsafweging voor geluidbeperkende maatregelen een bredere afweging moeten zijn. Door het toepassen van alleen een financiële doelmatigheidsafweging, is volgens [appellant sub 10] sprake van strijd met het evenredigheids- en gelijkheidsbeginsel, omdat nu alleen is voorzien in een geluidsscherm aan de zuidzijde van de spoorlijn Zwolle-Enschede en niet aan de noordzijde van die spoorlijn.

[appellant sub 3] voert aan dat het tracébesluit leidt tot een toename van het ambulanceverkeer, waardoor ook het aantal geluidspieken volgens hem zal vermeerderen.

[appellant sub 14] voert aan dat zijn woning vlakbij de toe- en afrit van de voorziene ongelijkvloerse kruising van de N35 met de Nijverdalsestraat / Haarkampsweg ligt. Hij vreest dat hij geluidsoverlast zal ondervinden van optrekkend en afremmend verkeer en dat er daarom ten onrechte geen geluidsscherm bij die toe- en afrit wordt geplaatst. Ook voert hij aan dat het tracébesluit leidt tot een te hoge binnenwaarde van de geluidsbelasting in zijn woning. Hij wijst erop dat in 2004 bij een meting een binnenwaarde is vastgesteld van 35 dB en is van mening dat deze waarde nog steeds van toepassing moet zijn.

31.1. De minister stelt dat de voorziene maatregelen om de geluidsbelasting vanwege de N35 bij de woningen van appellanten te beperken gedetailleerd zijn onderzocht en verwijst daarvoor naar het Deelrapport specifiek. Volgens de minister voldoen deze maatregelen aan het doelmatigheidscriterium uit de Wet milieubeheer. Verder is volgens de minister de berekende hoogte van de geluidsbelasting vanwege de N35 bij de woningen in overeenstemming met de Wet milieubeheer.

31.2. Voordat de Afdeling ingaat op de beroepsgronden over de vraag of ter plaatse van de woningen een aanvaardbare geluidsbelasting zal ontstaan en of de benodigde geluidbeperkende maatregelen zullen worden getroffen, zal de Afdeling onder 31.3 een samenvatting geven van de toegepaste wettelijke systematiek van de geluidsbelasting in het kader van het tracébesluit en de wijze waarop op grond van die systematiek wordt voorzien in geluidbeperkende maatregelen.

31.3. De N35 is een rijksweg die is vermeld op de geluidplafondkaart als bedoeld in de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer. In de Wet milieubeheer is geregeld dat het geluid van rijkswegen op de geluidplafondkaart met geluidproductieplafonds beheerst wordt (artikel 11.17 van de Wet milieubeheer), zodat titel 11.3 van de Wet milieubeheer op deze wegen van toepassing is.

Het geluidproductieplafond is de toegestane geluidproductie op een referentiepunt (artikel 11.1 van de Wet milieubeheer). Referentiepunten zijn denkbeeldige punten die zich in de praktijk op ongeveer 100 meter afstand van elkaar en op ongeveer 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de weg bevinden. Referentiepunten liggen aan beide zijden van de weg (artikel 11.19 van de Wet milieubeheer). De posities van referentiepunten liggen vast in het geluidregister, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt.

Wanneer een overschrijding van het geluidproductieplafond dreigt, moet op grond van artikel 11.30, tweede lid en derde lid, van de Wet milieubeheer worden beoordeeld of de geluidsbelasting vanwege het tracé bij nabijgelegen geluidsgevoelige objecten niet hoger is dan de hiervoor genoemde voorkeurswaarde van 50 dB dan wel niet hoger dan de geluidsbelasting die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege de weg ondervinden bij volledige benutting van de voorafgaand aan het tracébesluit geldende geluidproductieplafonds. Dit wordt de toetswaarde genoemd. Indien deze toetswaarde wordt overschreden moet op grond van artikel 11.30, vierde lid, van de Wet milieubeheer de mogelijkheid tot het treffen van geluidbeperkende maatregelen worden onderzocht, waarbij de toetswaarde zoveel mogelijk moet worden bereikt. Daarbij geldt dat de maatregelen niet omvangrijker hoeven te zijn dan artikel 11.29 Wet milieubeheer vereist. De minister hoeft maatregelen op grond van artikel 11.29, eerste lid, onder a en b, van de Wet milieubeheer niet in aanmerking te nemen indien (a) het treffen van een geluidbeperkende maatregel financieel niet doelmatig is in verhouding tot het beperken van de geluidsbelasting van een of meer geluidsgevoelige objecten of (b) stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard. Een en ander betekent dat de minister niet in alle gevallen gehouden is de geluidsbelasting tot aan de toetswaarde terug te brengen. Er kan in zo'n geval dan ook sprake zijn van een resterende overschrijding van de toetswaarde.

Wat betreft de financiële doelmatigheid bepaalt artikel 11.29, vierde lid, van de Wet milieubeheer dat bij algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld voor de toepassing van dat criterium. Deze regels voor de toepassing van dit criterium zijn opgenomen in hoofdstuk 6 van het Besluit geluid milieubeheer. In artikel 31 van het Besluit geluid milieubeheer is geregeld wanneer sprake is van een financieel doelmatige maatregel in de zin van de Wet milieubeheer.

Uit artikel 31 van het Besluit geluid milieubeheer volgt dat voor het bepalen van de financiële doelmatigheid van een geluidmaatregel, de begrippen "maatregelpunten", "reductiepunten" en "cluster" van belang zijn. De definitie van deze begrippen staat in artikel 1 van het Besluit geluid milieubeheer.

Wat betreft de binnenwaarde overweegt de Afdeling dat uit artikel 11.30, vierde lid, in samenhang met artikel 11.38, eerste en tweede lid, van de Wet milieubeheer, volgt dat het onderzoek naar de binnenwaarde los staat van het besluit waarbij de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld. Wel moet de beheerder geluidwerende maatregelen treffen indien toepassing is gegeven aan artikel 11.30, vierde of vijfde lid, van de Wet milieubeheer

en het geluidproductieplafond zo'n waarde heeft dat de binnenwaarde bij volledige benutting van het geluidproductieplafond wordt overschreden. Deze verplichting strekt ertoe dat binnen een termijn van twee jaren nadat het hiervoor genoemde besluit onherroepelijk is geworden, de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten van dat geluidsgevoelige object wordt teruggebracht tot een waarde die ten minste 3 dB onder de binnenwaarde ligt.

31.4. De Afdeling stelt vast dat de beoordeling of de hiervoor genoemde toetswaarde voor de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige objecten wordt overschreden, is verricht in het Deelrapport specifiek. Daaruit volgt dat aan het tracé geluidbeperkende maatregelen zullen worden getroffen. Deze geluidbeperkende maatregelen bestaan uit bronmaatregelen (zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van geluidbeperkend asfalt) en overdrachtsmaatregelen (zoals bijvoorbeeld een geluidsscherm). Deze maatregelen zijn in artikel 7 van het tracébesluit opgenomen.

31.5. De woonwijken waarvoor beide wijkverenigingen opkomen liggen in de nabijheid van het deel van de N35 dat grofweg loopt vanaf km 35,4 tot en met km 36,2. In het Deelrapport specifiek is een afweging van afscherpende maatregelen voor de clusters Nijverdal Noord en Nijverdal Zuid opgenomen. Deze afweging heeft ertoe geleid dat het tracébesluit in Nijverdal aan de noordzijde van de N35, aan de noordkant van de spoorlijn Zwolle-Enschede, voorziet in een 345 meter lang en 2 meter hoog geluidsscherm. Verder voorziet het tracébesluit aan de zuidzijde tussen km 35,05 en km 35,40 en tussen km 34,43 en km 35,18 in een 3 onderscheidenlijk 4 meter hoog geluidsscherm. De minister heeft in dit verband toegelicht dat in het cluster Nijverdal Noord, waartoe de Kruidenwijk behoort, 16 woningen liggen waar de toetswaarde nog wordt overschreden wanneer alleen wordt voorzien in stil asfalt (Dunne Geluidreducerende Deklagen A). Op basis van het voorziene geluidsscherm aan de noordzijde van de N35 ter hoogte van de Kruidenwijk wordt volgens de minister voor 9 woningen de toetswaarde nog niet gehaald, maar is het treffen van meer dan welandere geluidmaatregelen financieel niet doelmatig. Dat geldt ook voor het door Wijkvereniging de Kruidenwijk gewenste geluidsscherm met een hoogte van 4 meter. Verder stelt de minister dat aan de zuidzijde van de N35 met de voorziene maatregelen op alle woningen aan de toetswaarde wordt voldaan.

De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op de in het Deelrapport specifiek weergegeven afweging voor de geluidmaatregelen heeft mogen baseren. De minister heeft daarbij terecht opgemerkt dat het integreren van zonnepanelen in een geluidsscherm geen onderdeel uitmaakt van de doelmatigheidsafweging in het kader van het tracébesluit. De door de wijkverenigingen gemaakte vergelijking met de projecten bij de A20 en A50 gaat niet op omdat geen sprake is van gelijke situaties. Het integreren van zonnepanelen in een geluidsscherm vindt ook elders niet plaats door toepassing van de wettelijke regelingen over geluid, maar zijn het resultaat van een combinatie met duurzaamheidsprojecten. Overigens heeft de minister in dit kader, naar aanleiding van de door de wijkverenigingen genoemde voorbeelden elders in Nederland, opgemerkt dat het in beginsel mogelijk is dat de regio voor extra financiering zorgt waardoor het mogelijk wordt om alsnog een combinatie te maken met duurzaamheidsdoelstellingen in de vorm van het plaatsen van een geluidsscherm met geïntegreerde zonnepanelen. De minister heeft in dit verband ter zitting aangegeven dat in het kader van de 'Energiecorridor A35' met verscheidene partijen gesprekken gaande zijn om te bezien of duurzame geluidwerende maatregelen, zoals geluidsschermen met geïntegreerde zonnepanelen, kunnen worden geplaatst langs de A35/N35 tot aan Nijverdal.

31.6. Uit het Deelrapport specifiek volgt dat op de gevel van de woning van [appellant sub 4] aan de [locatie 1] te Wierden bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond de geluidsbelasting op een hoogte van 4,5 meter 61 dB bedraagt. Als gevolg van het tracébesluit zal de geluidsbelasting op de bovenste etage afnemen tot 60 dB. Omdat de geluidsbelasting in de toekomstige situatie bij volledige benutting van het geluidproductieplafond lager is dan de geluidsbelasting in de huidige situatie, volgt uit artikel 11.30 van de Wet milieubeheer dat de minister niet verplicht is om voor de woning van [appellant sub 4] te onderzoeken of nadere geluidbeperkende maatregelen nodig zijn.

31.7. De woning van [appellanten sub 5] ligt ten zuiden van de voorziene N35 tussen km 40,40 en km 40,50. Op dit deel van het traject is, blijkens artikel 7, tweede lid, van het tracébesluit, voorzien in stil asfalt (Dunne Geluidreducerende Deklagen A) en een geluidsscherm met een hoogte van 2 meter en een lengte van 360 meter. Uit het Deelrapport specifiek volgt dat de geluidsbelasting op de achtergevel van de woning op een hoogte van 7,5 meter 37 dB bedraagt en op de voorgevel 63 dB bij volledige benutting van het geluidproductieplafond. Zonder maatregelen zou de geluidsbelasting in de projectsituatie in het prognosejaar

2032 toenemen tot 66 dB op de achtergevel. Verder volgt uit het Deelrapport specifiek dat de geluidsbelasting met de voorziene geluidmaatregelen in het prognosejaar bij een volledig benut geluidproductieplafond 65 dB zal bedragen, wat de maximaal toegestane geluidsbelasting op de gevel van een woning is.

In het Deelrapport specifiek is in paragraaf 6.3.3. de afweging van afscherpende maatregelen voor het cluster Wierden Zuid Ten Cateweg - Huurne, waartoe de woning van [appellanten sub 5] behoort, beschreven. Uit deze afweging blijkt dat het treffen van aanvullende maatregelen om de geluidsbelasting op de woning van [appellanten sub 5] te verlagen financieel niet doelmatig zou zijn, omdat voor uitgebreide maatregelvarianten die een grotere geluidreductie zouden bewerkstelligen onvoldoende budget aan reductiepunten beschikbaar is. De term "budget aan reductiepunten" verwijst naar de gehanteerde systematiek om de verhouding tussen "geluidswinst" enerzijds en kosten anderzijds inzichtelijk te maken. [appellanten sub 5] hebben deze financiële doelmatigheidsafweging, opgenomen in paragraaf 6.3.3 van het Deelrapport specifiek, niet gemotiveerd bestreden. Gelet hierop heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het treffen van aanvullende maatregelen niet financieel doelmatig zou zijn.

31.8. Uit het Deelrapport specifiek blijkt dat de woningen van [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] aan de Schietbaanweg en de Meijerinksberg liggen in het cluster Wierden Noord Meijerinksberg. Daaruit komt ook naar voren dat met de geadviseerde maatregelen bij een volledig benut geluidproductieplafond de hoogste geluidsbelasting op de woningen van [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] 53 dB bedraagt. In het Deelrapport specifiek is verder voor het cluster Wierden Noord Meijerinksberg een doelmatigheidsafweging opgenomen. Deze afweging heeft ertoe geleid dat ter hoogte van dit cluster op de N35 wordt voorzien in geluidreducerend asfalt.

Waar [appellant sub 7] en anderen stellen dat de minister er ten onrechte niet naar heeft gestreefd om de geluidsbelasting terug te brengen naar de voorkeurswaarde van 50 dB, overweegt de Afdeling, onder verwijzing naar wat onder 31.3 is overwogen, dat de minister niet in alle gevallen gehouden is om de geluidsbelasting naar de voorkeurswaarde terug te brengen. In dit geval volgt uit het Deelrapport specifiek dat de doelmatigheidsafweging voor dit cluster tot de conclusie leidt dat het treffen van verdere maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen financieel niet doelmatig is.

Over het standpunt van [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] dat ten onrechte niet in een geluidsscherm is voorzien, staat in het Deelrapport specifiek dat voor de woningen in dit cluster op basis van het beschikbare aantal reductiepunten en gelet op de verspreide ligging van de woningen die te maken krijgen met een hogere geluidsbelasting, geen overdrachtsmaatregel mogelijk is die akoestisch zinvol is. [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] hebben deze bevindingen niet gemotiveerd bestreden.

Over het betoog van [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] dat ten onrechte de mogelijkheid tot het toepassen van diffractoren niet is onderzocht, heeft de minister gesteld dat diffractoren zich nog in een experimentele fase bevinden en daarom nog niet kunnen worden gekwalificeerd als een geluidbeperkende maatregel in de zin van de Wet milieubeheer. Verder is er volgens de minister geen rekenregel in het RMG 2012 opgenomen voor de effectiviteit van deze maatregel. Gelet op een en ander ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister met de mogelijkheid van deze maatregel rekening moest houden.

Over het standpunt van [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] dat de minister hun woonwijk ten onrechte niet als afzonderlijke cluster heeft aangemerkt, overweegt de Afdeling dat in hoofdstuk 5 van het Deelrapport specifiek is verwoord hoe de clustervorming tot stand is gekomen. Daarbij is het algemene uitgangspunt gehanteerd dat wanneer een minimaal noodzakelijke maatregel, die bedoeld is voor een naastgelegen knelpunt, doorloopt tot ten minste de loodlijn vanaf de weg tot aan 'de voordeur' van een andere knelpunt, dit andere knelpunt tot hetzelfde cluster behoort voor de afweging van die maatregel. Deze wijze van clusteren is ook toegepast voor de woningen aan de Schietbaanweg en de Meijerinksberg. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet van het genoemde uitgangspunt bij het clusteren van woningen heeft mogen uitgaan.

Gelet op het voorgaande komt de Afdeling tot het oordeel dat wat betreft de geluidsbelasting op de woningen van [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] en de afweging van geluidbeperkende maatregelen voor deze woningen, er geen aanleiding is voor het oordeel dat de minister zich niet op de bevindingen in het Deelrapport specifiek heeft mogen baseren.

31.9. De woning van [appellant sub 9] aan de [locatie 2] te Wierden ligt ten noorden van de te verleggen N35 ter hoogte van km 40,10. Uit het Deelrapport specifiek blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel van de woning van [appellant sub 9] op 4,5 meter hoogte bij volledige benutting van het geluidproductieplafond 46 dB bedraagt en in de toekomstige situatie met de geadviseerde maatregelen 54 dB.

De woning van [appellant sub 9] behoort, net als de woningen van [appellant sub 7] en anderen, tot het cluster Wierden Noord Meijerinksberg.

Onder verwijzing naar wat de Afdeling hiervoor onder 31.8 heeft overwogen, heeft de doelmatigheidsafweging in het Deelrapport specifiek voor dit cluster tot de conclusie geleid dat volstaan kan worden met het voorzien van geluidreducerend asfalt. [appellant sub 9] heeft deze doelmatigheidsafweging niet gemotiveerd bestreden. Het betoog van [appellant sub 9] ter zitting dat de minister de mogelijkheid tot het planten van bomen tussen zijn woning en de N35 had moeten beoordelen, slaagt niet. De minister was daar niet toe verplicht, omdat uit het Deelrapport specifiek volgt dat het treffen van nadere maatregelen voor dit cluster niet financieel doelmatig is. Hierbij laat de Afdeling de vraag in het midden of het planten van bomen onderdeel vormt van de systematiek ter beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen.

Overigens heeft de minister aangegeven dat bij de woning van [appellant sub 9] sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. Gelet daarop komt de woning van [appellant sub 9] na het onherroepelijk worden van het tracébesluit, op grond van artikel 11.38, eerste en tweede lid, van de Wet milieubeheer, in aanmerking voor een onderzoek naar het geluidniveau in zijn woning, de binnenwaarde. Als uit dit onderzoek blijkt dat niet aan de wettelijke normen voor de binnenwaarde van 41 dB kan worden voldaan, worden eventueel maatregelen getroffen om de geluidsbelasting in de woning van [appellant sub 9] te verlagen.

31.10. De woning van [appellant sub 10] ligt ten noorden van de voorziene N35, ter hoogte van km 35,75. Uit het Deelrapport specifiek blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel van de woning van [appellant sub 10] bij een volledig benut geluidproductieplafond in de huidige situatie 48 dB bedraagt en dat deze in de nieuwe situatie zal toenemen tot 54 dB.

Op het punt dat [appellant sub 10] stelt dat het tracébesluit leidt tot zo'n geluidsbelasting bij zijn woning dat sprake is van strijd met artikel 8 van het EVRM, overweegt de Afdeling dat volgens vaste rechtspraak van het EHRM het EVRM geen uitdrukkelijk recht toekent op een schone en stille omgeving. Toch kan artikel 8 in het geding zijn indien de overlast zo is dat die de betrokkene in ernstige mate in zijn gezondheid treft of hem belet in zijn woongenot en zijn privé- of gezinsleven. De Afdeling verwijst naar het arrest EHRM Jugheli tegen Georgië, arrest van 13 juli 2017, ECLI:CE:ECHR:2017:0713JUD003834205, punt 62 en de daar aangehaalde rechtspraak. Het tracébesluit leidt tot een toename van de geluidsbelasting op de gevel van de woning van [appellant sub 10] van 48 dB naar 54 dB, waardoor hij met meer geluidhinder te maken zal krijgen dan de in de huidige situatie. Naar het oordeel van de Afdeling zal de geluidhinder echter niet zo groot zijn dat die [appellant sub 10] in ernstige mate in zijn gezondheid treft of hem belet in zijn woongenot en zijn privé- of gezinsleven. Hierbij betreft de Afdeling de omstandigheid dat de vastgestelde geluidsbelasting van 54 dB onder de wettelijke maximale waarde van 65 dB blijft en de omstandigheid dat op grond van artikel 11.38 van de Wet milieubeheer, na het onherroepelijk worden van het tracébesluit, onderzoek zal worden gedaan naar de geluidsbelasting in de woning van [appellant sub 10], de binnenwaarde, om te bezien of deze waarde terug moet worden gebracht tot 38 dB. Gelet hierop heeft de minister terecht gesteld dat artikel 8 van het EVRM niet is geschonden.

Waar [appellant sub 10] stelt dat ten onrechte alleen een financiële doelmatigheidsafweging heeft plaatsgevonden voor het voorzien van geluidbeperkende maatregelen, overweegt de Afdeling dat de woning van [appellant sub 10] behoort tot het cluster Nijverdal Noord. De Afdeling verwijst voor de doelmatigheidsafweging van dit cluster in het Deelrapport specifiek naar wat zij hiervoor onder 31.5 heeft overwogen. Geconcludeerd is dat het treffen van nadere geluidbeperkende maatregelen financieel niet doelmatig is. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet daarop heeft kunnen baseren. Onder verwijzing naar wat de Afdeling hiervoor onder 31.3 heeft overwogen, overweegt de Afdeling dat de Wet milieubeheer de minister niet verplicht om de inzet van een maatregel 'breder' te beoordelen dan hij heeft gedaan. Dat daarbij een doelmatigheidstoets een rol speelt is de keuze van de wetgever geweest. Verder heeft de minister in dit kader terecht opgemerkt dat het uniform toepassen van deze systematiek per geval kan leiden tot verschillende uitkomsten, ten gevolge van omgevingsfactoren. Dat betekent echter niet dat er sprake is van ongelijke behandeling. Gelet op het voorgaande heeft de minister daarom terecht gesteld dat geen sprake is van strijd met het gelijkheidsbeginsel.

31.11. De woning van [appellant sub 14] aan de [locatie 3] te Wierden ligt ter hoogte van km 41,00 ten zuiden van de te verleggen N35, in de nabijheid van de gelijkvloerse kruising van de N35 met de Nijverdalsestraat / Haarkampsweg. Het tracébesluit voorziet in een aanpassing van deze kruising naar een ongelijkvloerse kruising. Uit het Deelrapport specifiek volgt dat de geluidsbelasting vanwege de N35 op de gevel van de woning van [appellant sub 14] op 1,5 meter hoogte zal toenemen van 51 naar 54 dB en op 4,5 meter hoogte van 53 naar 57 dB.

Op het punt dat [appellant sub 14] stelt dat er wordt voorzien in onvoldoende geluidwerende maatregelen om de geluidsoverlast te beperken, waarbij hij onder andere vreest voor het geluid van optrekkend en afremmend verkeer op de voorziene toe- en afrit bij de ongelijkvloerse kruising, overweegt de Afdeling als volgt. De woning van [appellant sub 14] behoort tot het cluster Wierden Zuid Ten Catweg - Huurne. De doelmatigheidsafweging voor deze woning is opgenomen in paragraaf 6.3.3 van het Deelrapport specifiek. Daarin is weergegeven dat drie maatregelvarianten zijn beoordeeld, maatregelvariant 6.3.3.-A tot en met 6.3.3.-C, en dat is gekozen voor maatregelvariant 6.3.3.-B, wat volgens het Deelrapport specifiek de financieel doelmatige maatregelvariant is. Deze doelmatigheidsafweging heeft ertoe geleid dat het tracébesluit ter hoogte van de woning van [appellant sub 14] aan de zuidzijde van de N35 voorziet in een 1 meter hoog geluidsscherm en geluidreducerend asfalt. [appellant sub 14] heeft de in het Deelrapport specifiek opgenomen doelmatigheidsafweging niet gemotiveerd bestreden. De minister heeft vervolgens toegelicht dat een door [appellant sub 14] gewenst aanvullend geluidsscherm langs de toerit niet doelmatig is. De minister heeft in dat kader erop gewezen dat de hoofdrijbaan van de N35 hoger ligt dan de toerit en dat de hoeveelheid verkeer per etmaal op de hoofdrijbaan tienmaal zoveel is als het verkeer op de toerit, waardoor het geluid afkomstig van de hoofdrijbaan maatgevend is. Een geluidsscherm langs de toerit in plaats van langs de hoofdrijbaan zou daarmee niet leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting en is dan niet doelmatig.

Op het punt dat [appellant sub 14] ter zitting in dit kader heeft geopperd een hoger geluidsscherm langs de toerit te plaatsen, waarmee ook de geluidhinder afkomstig van de hoofdrijbaan wordt weggenomen, heeft de minister uiteengezet dat voor het plaatsen van een dergelijk scherm te weinig reductiepunten resteren om dit scherm te bekostigen. De hoeveelheid reductiepunten wordt berekend aan de hand van het aantal woningen dat in een cluster ligt en de hoogte van de geluidsbelasting. Het aantal reductiepunten is groter naarmate bij meer woningen een hogere geluidsbelasting aanwezig is. De minister heeft erop gewezen dat zich in het cluster waar de woning van [appellant sub 14] staat relatief weinig woningen met een hoge geluidsbelasting bevinden. Dit verklaart ook het verschil met het voorzien van (hogere) geluidsschermen langs andere toe- en afritten bij ongelijkvloerse kruisingen op de N35, omdat daar sprake is van clusters met meer woningen met een hoge geluidsbelasting. Dit heeft tot gevolg dat bij die clusters wel voldoende reductiepunten resteren om (hogere) geluidsschermen te bekostigen. Dat is het gevolg van de wettelijke systematiek neergelegd in de Wet milieubeheer. De Afdeling acht deze toelichting door de minister juist.

Op het punt dat [appellant sub 14] stelt dat extra geluidsoverlast zal ontstaan door het optrekken en afremmen van verkeer op de toerit, heeft de minister terecht gesteld dat in het RMG 2012 bij de berekening van het geluid rekening is gehouden met het geluid door het optrekken en afremmen van verkeer. Zoals hiervoor onder 30 is geoordeeld, is er geen aanleiding om te twijfelen aan de wijze van berekenen van de geluidsbelasting.

Over het betoog van [appellant sub 14] dat het tracébesluit leidt tot een te hoge binnenwaarde en dat gestreefd moet worden naar een binnenwaarde van 35 dB, overweegt de Afdeling dat dit betoog ertoe strekt dat bij de vaststelling van het tracébesluit al verder onderzoek had moeten worden verricht naar de haalbaarheid van een aanvaardbare binnenwaarde. De systematiek is zo dat op grond van artikel 11.38, eerste lid, van de Wet milieubeheer, na het onherroepelijk worden van het tracébesluit in bepaalde gevallen onderzoek naar de binnenwaarde wordt gedaan en dat daaruit kan voortvloeien dat geluidwerende maatregelen worden getroffen. Dat maakt geen onderdeel uit van de procedure tot het nemen van een tracébesluit.

Daarom komt de Afdeling tot het oordeel dat er wat betreft de geluidsbelasting op de woning van [appellant sub 14] en de afweging van geluidbeperkende maatregelen voor deze woning, geen aanleiding is voor het oordeel dat de minister zich niet op de bevindingen in het Deelrapport specifiek heeft mogen baseren. De minister was dus niet verplicht de geluidsbelasting vanwege de N35 op de woning van [appellant sub 14] te verlagen dan wel te voorzien in aanvullende geluidbeperkende maatregelen.

31.12. De woningen van [appellant sub 13], [appellant sub 11] en [appellant sub 15] aan de Zandinksweg liggen ten zuiden van de N35, ter hoogte van km 42,10. Uit het Deelrapport specifiek volgt dat de hoogste geluidsbelasting vanwege de N35 op hun woningen met de geadviseerde maatregelen 53 dB bedraagt. De

woningen van [appellant sub 13], [appellant sub 11] en [appellant sub 15] behoren tot het cluster Wierden Zuid Ten Cateweg - Huurne, waarvoor in paragraaf 6.3.3 een doelmatigheidsafweging voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is opgenomen. [appellant sub 13], [appellant sub 11] en [appellant sub 15] hebben deze doelmatigheidsafweging niet bestreden. Er is dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich voor hun woningen niet op het Deelrapport specifiek heeft mogen baseren.

32. De betogen falen.

Overige beroepsgronden over het onderwerp "geluid"

Maatregel geluidreducerend asfalt en slijtage

33. [appellant sub 4], [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] voeren aan dat de in het tracébesluit neergelegde maatregel om geluidreducerend asfalt toe te passen niet voldoet. Volgens hen is deze maatregel niet doelmatig door slijtage en vervuiling en zal door het verloop van de tijd als gevolg van die slijtage en vervuiling de geluidbeperkende werking afnemen.

33.1. Uit paragraaf 4.4 van bijlage III van het RMG 2012 blijkt dat rekening wordt gehouden met een verouderingscorrectie. Tegen dit gegeven hebben [appellant sub 4], [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] geen concrete bezwaren aangevoerd. De Afdeling ziet daarom in wat zij aanvoeren geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet voor deze maatregel heeft kunnen kiezen ter beperking van de geluidsbelasting.

Het betoog faalt.

Verplichte metingen

34. [appellant sub 4] voert aan dat ten onrechte geen voorschriften zijn opgenomen die verplichten tot metingen van het geluidniveau na ingebruikname van de gewijzigde N35.

34.1. De minister stelt dat de Wet milieubeheer al voorziet in monitoring van de naleving van de vastgestelde geluidproductieplafonds.

34.2. Gelet op de artikelen 11.20 en 11.22 van de Wet milieubeheer, heeft de minister terecht gesteld dat de Wet milieubeheer voorziet in monitoring van de naleving van de vastgestelde geluidproductieplafonds. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding om [appellant sub 4] te volgen in zijn betoog om voorschriften op te nemen in het tracébesluit die verplichten tot meting van het geluidniveau.

Het betoog faalt.

Geluid en gezondheid (WHO)

35. [appellant sub 4], [appellant sub 7] en anderen en [appellant sub 12] voeren aan dat bij de berekening van de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer onvoldoende rekening is gehouden met de "Environmental Noise Guidelines for the European Region" van de World Health Organization van 10 oktober 2018 (hierna: de WHO-richtlijnen). Gelet hierop vreest hij dat deze geluidsbelasting zal leiden tot schadelijke gevolgen voor zijn gezondheid.

35.1. De Afdeling stelt vast dat in de WHO-richtlijnen voor het geluid vanwege het wegverkeer in de dagperiode een maximaal geluidniveau van 53 dB Lden wordt aanbevolen.

Onder verwijzing naar overweging 14.2 van de uitspraak van de Afdeling van 24 december 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:4442](#), overweegt de Afdeling dat de aanbevelingen van de WHO algemeen van aard zijn en dat gelet daarop het aanbevolen maximum van 53 dB Lden geen dwingende status heeft. De aanbevelingen van de WHO zijn verder niet aan te merken als een ieder verbindende verdragsbepalingen in de zin van artikel 94 van de Grondwet. Er is daarom geen aanleiding om te oordelen dat de minister de door de WHO aanbevolen maximale geluidsbelasting van 53 dB Lden had moeten hanteren.

Het betoog faalt.

Industrielawaai tegenover wegverkeerslawaai

36. [appellant sub 4] voert aan dat in de wet een ongerechtvaardigd onderscheid bestaat tussen de kosten voor sanering van geluid afkomstig van het wegverkeer en de kosten voor sanering van geluid afkomstig van industrie. [appellant sub 4] verwijst daarbij naar artikel 67 van de Wet Geluidhinder.

36.1. De minister stelt dat de wetgever de keuze heeft gemaakt verschillende bepalingen op te stellen voor de twee genoemde vormen van geluidhinder. Dat gegeven doet volgens de minister niet af aan de omstandigheid dat hij de voorschriften in de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder voor het geluid afkomstig van de N35 heeft gevolgd. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding om dit standpunt van de minister onjuist te achten.

Het betoog faalt.

Berekening geluid in het MER

37. [appellant sub 4] voert aan dat in het rapport "N35 Nijverdal - Wierden Deelrapport geluid t.b.v. MER en OTB" van 23 oktober 2017 (hierna: het Deelrapport geluid t.b.v. MER) geen rekening is gehouden met het geluid vanwege de laagvliegroute van Lelystad Airport. Ook is volgens hem in het Deelrapport geluid t.b.v. MER geen rekening gehouden met de uitbreiding van het aantal woningen in Kruidenwijk Zuid.

37.1. De minister heeft toegelicht dat in het genoemde rapport geen rekening is gehouden met de laagvliegroute van Lelystad Airport, omdat de verwachte geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer niet hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 dB (Lden) voor vliegtuiglawaai. Gelet hierop leidt deze vorm van geluidhinder niet tot een andere uitkomst wat betreft de aanvaardbaarheid van de cumulatieve geluidhinder. [appellant sub 4] heeft dit standpunt niet gemotiveerd bestreden.

Verder heeft de minister uiteengezet dat de geluidsbelasting van de (toekomstige) woningen in Kruidenwijk Zuid in de situatie met dit project en zonder geluidbeperkende maatregelen lager is dan de voorkeurswaarde van het geluid vanwege het wegverkeer. Er is daarom volgens de minister geen noodzaak geweest om onderzoek te doen naar geluidbeperkende maatregelen. Ook dit standpunt heeft [appellant sub 4] niet gemotiveerd weersproken.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het akoestisch onderzoek in het kader van het MER niet tekortschiet.

Het betoog faalt.

LICHT

38. [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] betogen dat de omlegging van de N35 zal leiden tot onaanvaardbare lichthinder ter plaatse van hun woningen vanwege de aanwezigheid van lichtmasten langs de N35. [appellanten sub 5] hebben er daarbij op gewezen dat de N35 hoger ligt dan hun perceel en dat er in de huidige situatie geen enkele lichtbron aan de achterzijde van hun woning aanwezig is.

38.1. Artikel 6 van het tracébesluit luidt:

"Ten behoeve van de verkeersveiligheid worden de volgende maatregelen gerealiseerd:

[...];

8. Openbare verlichting in relatie tot verkeersveiligheid is voorzien op de volgende locaties:

a. onder het ecodeuct;

b. langs de noordelijke afrit van aansluiting Wierden-West;

c. langs de aan te passen delen van de Baron van Sternbachlaan, Burgemeester H. Boersingel en Nijverdalsestraat.

[...]."

39. De minister stelt dat de N35 conform CROW-publicatie 331, Handboek wegontwerp 2013 Regionale stroomweg geen verlichting zal krijgen in de vorm van lichtmasten. Wel zullen in afwijking van artikel 6 van het tracébesluit, lichtmasten worden geplaatst ter hoogte van de verschillende op- en afritten en de kruisingen met het onderliggend wegennet, waaronder de afrit Wierden-West. Deze lichtmasten leiden volgens de minister niet tot onaanvaardbare lichthinder ter plaatse van de woningen van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5], omdat de lichtmasten die het dichtstbij de woning van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] komen op een afstand van ongeveer 250 meter zullen staan. Verder zal de verlichting volgens de minister bestaan uit lichtmasten die het wegdek zullen verlichten waardoor de uitstraling naar de omgeving beperkt is.

Gelet op de genoemde afstand tussen de lichtmasten en de percelen van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5], de omstandigheid dat de lichtmasten het wegdek zullen verlichten en de aanwezigheid van beplanting tussen de percelen van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] en de voorziene lichtmasten, is de Afdeling van oordeel dat de minister zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat er geen onaanvaardbare lichthinder zal optreden ter plaatse van de percelen van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] als gevolg van de aanwezigheid van lichtmasten.

Het betoog faalt.

WATER

40. [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] voeren aan dat de omlegging van de N35 leidt tot ernstige wateroverlast op hun percelen. [appellant sub 1] stelt dat de afwatering van de N35 plaatsvindt door een parallel gelegen sloot. Deze sloot is ter hoogte van zijn perceel evenwel onderbroken. Hierdoor ontstaat volgens hem ernstige vernatting van zijn tuin. Volgens [appellant sub 1] zijn in het tracébesluit geen adequate maatregelen opgenomen voor de afwatering van oppervlakte- en hemelwater tussen zijn perceel en de N35.

[appellanten sub 5] voeren aan dat de verlegging van de N35 ertoe leidt dat deze weg ten opzichte van hun perceel een hogere ligging heeft. Dit veroorzaakt volgens hen ernstige wateroverlast in hun tuin. Zij voeren in dat kader aan dat de watergang nabij hun perceel is onderbroken. Ook voeren zij aan dat in het tracébesluit is aangegeven dat ter hoogte van hun perceel een nieuwe watergang en een watergang met infiltratie zullen worden aangelegd. Volgens [appellanten sub 5] is dit onjuist en komen deze maatregelen er niet.

40.1. Aan het tracébesluit is onder andere het rapport "N35 Nijverdal-Wierden Waterhuishoudingplan" (hierna: het waterhuishoudingsplan) van 30 oktober 2018 ten grondslag gelegd. In het waterhuishoudingsplan is ingegaan op de gevolgen van het tracébesluit voor de waterhuishouding. Daarin staat onder meer vermeld dat ten oosten van de Vossenbosweg te Wierden het grondwaterbeschermingsgebied van de waterwinning Wierden ligt en dat daar ter bescherming van de grondwaterkwaliteit en daarmee de drinkwaterwinning als eis geldt dat het wegwater en bermwater afgevoerd wordt tot buiten het grondwaterbeschermingsgebied. Het rapport vermeldt dat ter bevordering van het afvoeren en opvangen van wegwater diverse maatregelen zullen worden getroffen. Daaronder vallen het aanleggen van molgoten en de aanleg van een wadi.

40.2. De minister heeft gewezen op artikel 9 van het tracébesluit. Dat artikel voorziet in waterhuishoudingsmaatregelen, waaronder de in het rapport genoemde maatregelen in de nabijheid van de woningen van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5]. De minister heeft verder toegelicht dat de woningen van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] in het genoemde grondwaterbeschermingsgebied staan. Dit betekent volgens hem dat zowel het weg- als het bermwater van de N35 tot het geluidsscherm afgevoerd moet worden naar buiten het grondwaterbeschermingsgebied, via een infiltratievoorziening. Dat betekent volgens de minister weer dat er vanaf de N35 en de berm tot aan het geluidsscherm in ieder geval geen water naar de percelen van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] zal stromen. De minister stelt verder dat de sloot niet is doorgetrokken tot achter de woning van [appellant sub 1] om het benodigde ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken. Het hemelwater dat achter het geluidsscherm valt, zal volgens de minister infiltreren in de berm.

Gelet op de door de minister gegeven toelichting over de effecten van de maatregelen op de waterhuishouding, ziet de Afdeling in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de omlegging van de N35 ter hoogte van de woningen van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] niet leidt tot ernstige wateroverlast.

Het betoog faalt.

41. [appellant sub 6] woont aan de [locatie 4] te Nijverdal. Zijn woning staat ongeveer ter hoogte van km 36,2 ten zuiden van de N35. [appellant sub 6] voert aan dat hij al wateroverlast ondervindt door de aanwezigheid van de N35, omdat deze weg hoger ligt dan zijn eigen perceel. Hij vreest dat deze overlast zal verergeren door de wijzigingen aan de N35. Daarbij wijst hij erop dat ter hoogte van zijn perceel geen toereikende maatregelen, onder andere de aanleg van grindkorven, worden getroffen om de wateroverlast te verminderen dan wel te voorkomen.

41.1. De Afdeling stelt vast dat een beschrijving van het toekomstige watersysteem bij de aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden voor de omgeving van de Wierdensestraat is opgenomen in paragraaf 3 van bijlage 2 bij het waterhuishoudingsplan (traject Baron van Sternbachlaan tot aan Veenweg (faunapassage)). Daarin staat dat aan de zuidzijde van de N35 gedeeltelijk een bermsloot aanwezig is die naar een wadi doorloopt en dat

gedeeltelijk molgoten worden opgenomen om water in oostelijke richting - in lijn met de hoogteligging - af te voeren. Dit komt uit in een meer oostelijk gelegen wadi aan de Wierdenestraat nabij 't Lochter II. Het water dat in de bermsloten komt nabij de Baron van Sternbachlaan stroomt naar de wadi die hier is opgenomen.

41.2. De minister heeft erop gewezen dat artikel 9 van het tracébesluit voorziet in de hiervoor beschreven maatregelen in de omgeving van de Wierdensestraat. Verder heeft hij toegelicht dat ter hoogte van het perceel van [appellant sub 6] de te verbreden N35 op nagenoeg dezelfde hoogte komt te liggen als de huidige N35. Aan beide zijden van de weg zal een extra rijstrook komen, waardoor het verharde oppervlak zal toenemen. De te realiseren compensatie vanwege die extra verharding is volgens de minister voorzien in de hiervoor beschreven watergangen en wadi's. Deze bevinden zich volgens de minister niet ter hoogte van het perceel van [appellant sub 6], zodat om die reden geen gronden van [appellant sub 6] benodigd zijn. Het wegwater zal volgens de minister worden afgevangen door middel van molgoten en vervolgens worden afgevoerd naar de watergang dan wel wadi. Volgens de minister zullen in een overeenkomst hierover eisen worden gesteld om te borgen dat er geen wegwater zal infiltreren in het gebied tussen km 36,0 en km 36,2.

42. Gelet op deze toelichting van de minister, ziet de Afdeling in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de voorziene maatregelen ten behoeve van de waterkwantiteit voor de waterhuishouding ter hoogte van het perceel van [appellant sub 6] voldoende zijn om wateroverlast op zijn perceel te voorkomen. Daarbij betreft de Afdeling dat [appellant sub 6] geen concrete gegevens heeft ingebracht tegen het waterhuishoudingsplan.

Het betoog faalt.

LUCHTKWALITEIT

43. [appellanten sub 5] voeren aan dat in het aan het tracébesluit ten grondslag gelegde rapport "Oplegnotitie Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden Luchtkwaliteit" van 25 november 2018 van Antea Groep (hierna: de Oplegnotitie luchtkwaliteit) voor de beoordeling van de luchtkwaliteit onjuiste uitgangspunten zijn gehanteerd. Zij wijzen erop dat in dat rapport voor de beoordeling van de luchtkwaliteit ervan is uitgegaan dat hun woning aan de [locatie 5] op een afstand van meer dan 100 meter van de N35 ligt, terwijl de woning volgens hen op minder dan 25 meter van de N35 ligt. Dat betekent volgens hen dat hun situatie niet goed is meegewogen en dat het tracébesluit op dit punt onzorgvuldig is.

[appellant sub 14] en [appellant sub 4] voeren aan dat het tracébesluit leidt tot een verslechterde luchtkwaliteit ter plaatse van hun woningen en vrezen dat dit schadelijke gevolgen heeft voor hun gezondheid.

43.1. Voor zover [appellanten sub 5], [appellant sub 14] en [appellant sub 4] vrezen dat de afstand tot hun perceel en de voorziene N35 leidt tot meer schadelijke stoffen ter plaatse van hun woningen en daarmee nadelige gevolgen voor hun gezondheid, overweegt de Afdeling dat de minister bij de vaststelling van het tracébesluit toepassing heeft gegeven aan artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer, omdat het project 'N35 Nijverdal - Wierden' is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Het project is vermeld in de 10e NSL Melding Infrastructuur en Waterstaat versie 2018 met kenmerk IenW/BSK-2018/76034. Uit artikel 5.16, derde lid, volgt dat in het geval de effecten van het project zijn verdisconteerd in het NSL, in zoverre geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden voor een in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarde. De omstandigheid dat het voorziene tracé gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit kan dan ook, gelet op artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer, niet aan de vaststelling van het tracébesluit in de weg staan. Overigens heeft de minister erop gewezen dat uit de monitoringstool van het NSL blijkt dat de concentraties stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en de fijnere fractie fijnstof (PM_{2,5}) in de huidige situatie lager zijn dan de wettelijke grenswaarden.

Het betoog faalt.

Wijkvereniging de Kruidenwijk en Wijkvereniging Nijverdal-Oost

44. Wijkvereniging de Kruidenwijk en Wijkvereniging Nijverdal-Oost betogen dat de toegestane maximumsnelheid van 100 kilometer per uur op het voorziene traject van de N35 verlaagd zou moeten worden naar 80 kilometer per uur ter bevordering van de luchtkwaliteit.

44.1. De Afdeling verwijst voor de beoordeling van het aspect luchtkwaliteit in het kader van dit tracébesluit naar wat zij onder 43.1 heeft overwogen. Omdat de effecten van het project zijn verdisconteerd in het NSL, hoeft in zoverre geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats te vinden voor een in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarde. Omdat het project is opgenomen in het NSL is geborgd dat het project voldoet aan de voor luchtkwaliteit geldende wet- en regelgeving. Overigens heeft de minister erop gewezen dat uit de berekening van het NSL blijkt dat de jaargemiddelde concentraties ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan ruim onder de norm liggen en dat gelet daarop vanuit het aspect luchtkwaliteit er geen aanleiding is om de maximumsnelheid te verlagen naar 80 kilometer per uur.

Het betoog faalt.

NATUUR

45. [appellanten sub 5], [appellante sub 2] en [appellant sub 4] gaan in op de stikstofdepositie als gevolg van het tracébesluit en het gebruik van het Programma Aanpak Stikstof (hierna: PAS).

45.1. Volgens de minister kunnen deze betogen van [appellanten sub 5] en [appellante sub 2] niet inhoudelijk aan de orde komen, omdat het relativiteitsvereiste daaraan in de weg staat. [appellant sub 4] heeft volgens de minister geen beroepsgrond over natuurbescherming aangevoerd in zijn beroepschrift, zodat artikel 1.6a van de Chw in de weg staat aan een inhoudelijke beoordeling van zijn betoog over stikstofdepositie.

45.2. Het relativiteitsvereiste is opgenomen in artikel 8:69a van de Awb. Dit artikel luidt als volgt:

"De bestuursrechter vernietigt een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept."

45.3. Blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, blz. 18-20) heeft de wetgever met artikel 8:69a van de Awb de eis willen stellen dat er een verband bestaat tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appellant door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van de appellant.

45.4. In artikel 1.6a van de Chw staat het volgende:

"Na afloop van de termijn voor het instellen van beroep kunnen geen beroepsgronden meer worden aangevoerd."

45.5. Hierna zal de Afdeling per appellant beoordelen of inhoudelijk wordt toegekomen aan de betogen over stikstofdepositie en het PAS.

46. [appellanten sub 5] betogen onder verwijzing naar het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 7 november 2018, [ECLI:EU:C:2018:882](#), dat niet vaststaat of het PAS gebruikt had mogen worden voor dit tracébesluit. In hun nadere stukken verwijzen zij naar de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:1603](#). Zij voeren aan dat het relativiteitsvereiste ondanks de afstand tussen hun woning en het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied niet in de weg staat aan een inhoudelijke beoordeling van hun betoog. Daarover voeren zij aan dat het PAS ten onrechte aan het MER ten grondslag is gelegd waardoor de grondslag voor het MER is komen te ontvallen en het MER ook niet ten grondslag mocht worden gelegd aan het tracébesluit. Zij wijzen er op dat ook andere appellanten beroepsgronden hebben aangevoerd over de deugdelijkheid van het MER, de natuurbeschermingsmaatregelen en de fijnstofproblematiek waardoor toch inhoudelijk op de stikstofproblematiek moet worden ingegaan. Daarnaast gaat het volgens [appellanten sub 5] om een toets van openbare orde waardoor het tracébesluit moet worden getoetst aan de Habitatrichtlijn.

46.1. Met de verwijzing naar het arrest van het Hof van Justitie en de uitspraak van de Afdeling over het PAS beroepen [appellanten sub 5] zich op de normen uit de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) die strekken tot bescherming van het algemene belang bij het behoud van natuurwaarden, in dit geval van Natura 2000-gebieden. Uit de uitspraak van de Afdeling van 13 juli 2011, [ECLI:NL:RVS:2011:BR1412](#), volgt dat de individuele belangen van burgers bij het behoud van een goede kwaliteit van hun leefomgeving, waarvan een Natura 2000-gebied deel uitmaakt, zo verweven kunnen zijn met het algemene belang dat de Wnb beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Wnb kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen.

46.2. Uit de uitspraak van de Afdeling van 11 november 2020, [ECLI:NL:RVS:2020:2706](#), onder 10.52, volgt dat bij de beantwoording van de vraag of een dergelijke verwevenheid kan worden aangenomen, onder meer rekening moet worden gehouden met de situering van de woning van de betrokkene, al dan niet tussen overige bebouwing, met de afstand tussen de woning van betrokkene en het natuurgebied, met wat aanwezig is in het gebied tussen de woning en het Natura 2000-gebied en met het al dan niet bestaande, geheel of gedeeltelijke directe zicht vanuit de woning op het gebied. Indien het Natura 2000-gebied deel uitmaakt van de directe woonomgeving van betrokkene, is in beginsel sprake van verwevenheid als hiervoor bedoeld.

46.3. In de omgeving van de N35 waarover het tracébesluit gaat, liggen de Natura 2000-gebieden Boetelerveld, Sallandse Heuvelrug en Wierdense Veld. Voor [appellanten sub 5] is het Wierdense Veld het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied. Dit gebied ligt op een afstand van ten minste 2 kilometer van de woning van [appellanten sub 5]. Gelet op deze afstand maakt dit Natura 2000-gebied geen deel uit van de directe woonomgeving van [appellanten sub 5] en bestaat er geen verwevenheid tussen de belangen van [appellanten sub 5] bij het behoud van een goede kwaliteit van hun woon- en leefomgeving en de algemene belangen die de Wnb beoogt te beschermen. Dit betekent dat het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a van de Awb eraan in de weg staat dat deze beroepsgronden van [appellanten sub 5] over het PAS op zichzelf tot vernietiging van het tracébesluit kunnen leiden.

46.4. [appellanten sub 5] hebben eveneens betoogd dat het PAS ten onrechte aan het MER ten grondslag is gelegd waardoor de grondslag aan het MER is komen te ontvallen en het MER om die reden ook niet ten grondslag mocht worden gelegd aan het tracébesluit. Over dit betoog overweegt de Afdeling als volgt. In hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer is de wettelijke regeling van het MER vastgelegd. Dit hoofdstuk strekt tot bescherming van het milieu. Het MER bevat een integrale beoordeling van de milieugevolgen op basis van de effectscores op meerdere deelaspecten bij verschillende alternatieven. Deze deelaspecten leiden vervolgens via een 'optelsom van plussen en minnen' tot een waardering van de verschillende alternatieven, zodat daaruit een rangorde kan worden afgeleid. Eventuele effecten op Natura 2000-gebieden vormen een van die deelaspecten. Daarbij wordt aangesloten bij de beoordeling in het kader van de Wnb. Zoals hiervoor onder 46.3 is overwogen, staat artikel 8:69a van de Awb in de weg aan een inhoudelijke beoordeling van de beroepsgronden van [appellanten sub 5] die tegen die Wnb-beoordeling zijn gericht. De Afdeling is van oordeel dat dit ertoe leidt dat dit deelaspect dan in het MER evenmin door [appellanten sub 5] kan worden aangevochten. Vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 29 januari 2020, [ECLI:NL:RVS:2020:221](#), onder 35.1.

46.5. Voor zover [appellanten sub 5] aanvoeren dat de Afdeling ambtshalve moet toetsen of het tracébesluit in strijd is met de Habitatrichtlijn, overweegt de Afdeling dat de beoordeling van de gevolgen van stikstofdepositie voor Natura 2000-gebieden geen ambtshalve te toetsen aspect is. Ambtshalve toetsing door de bestuursrechter is beperkt tot voorschriften van openbare orde. Daarbuiten doet de rechter ingevolge artikel 8:69 van de Awb uitspraak op de grondslag van het beroepsschrift, de overgelegde stukken, het verhandelde tijdens het vooronderzoek en het onderzoek ter zitting, waarbij hij ambtshalve de rechtsgronden aanvult en ambtshalve de feiten kan aanvullen. Zoals volgt uit het arrest van het Hof van Justitie van 7 juni 2007, gevoegde zaken C-222/05 tot en met C-225/05, [ECLI:EU:C:2007:318](#), Van der Weerd e.a., verplicht het recht van de Europese Unie de nationale rechter niet om in een procedure in rechte over de rechtmatigheid van een bestuurshandeling ambtshalve te toetsen aan gronden ontleend aan bepalingen van Unierecht aangezien het gelijkwaardigheidsbeginsel en het doeltreffendheidsbeginsel dit niet vereisen. De Afdeling verwijst op dit punt naar haar uitspraak van 21 januari 2015, [ECLI:NL:RVS:2015:86](#). Dat geldt ook in dit geval.

46.6. De conclusie is dan ook dat de bepalingen van de Wnb die strekken tot bescherming van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden in dit geval kennelijk niet strekken tot bescherming van het belang van [appellanten sub 5]. De Afdeling komt daarom op grond van het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a van de Awb niet toe aan een inhoudelijke beoordeling van het betoog van [appellanten sub 5] over dit aspect. Dat staat los van de vraag of de Afdeling wel in moet gaan op de betogen van andere appellanten over dit onderwerp. Dit zal de Afdeling hierna per appellant bezien.

47. [appellante sub 2] heeft in haar beroepsschrift aandacht gevraagd voor de PAS-problematiek en het hiervoor ook door [appellanten sub 5] genoemde arrest van het Europese Hof van Justitie van 7 november 2018. [appellante sub 2] heeft daarbij gevraagd dit aspect al dan niet ambtshalve te beoordelen.

[appellante sub 2] voert in haar nadere stukken aan dat het tracébesluit niet in stand kan blijven, omdat het PAS daaraan ten grondslag is gelegd. Volgens [appellante sub 2] staat het relativiteitsvereiste niet in de weg aan haar beroepsgrond op dit punt, omdat de dichte nabijheid van het Natura 2000-gebied invloed heeft op alle gewijzigde

inpassingen en activiteiten van [appellante sub 2] Bij de aanvraag van een buitenplanse afwijking of wijziging van het bestemmingsplan en bij de aanpassing van omgevingsvergunningen wordt de stikstofuitstoot nadrukkelijk betrokken. De verwachting is volgens [appellante sub 2] dat de aanpassingen vanwege de bepalingen in de Wnb niet zullen worden toegestaan. Zij wijst erop dat niet vaststaat of de stikstofuitstoot in de weg staat aan de voor de voortzetting van haar bedrijf benodigde aanpassing van het bestemmingsplan dan wel verlening van een omgevingsvergunning voor afwijken.

47.1. De bedrijfseconomische belangen van degene die eigenaar of gebruiker is van gronden in de nabijheid van een Natura 2000-gebied kunnen onder omstandigheden zo verweven zijn met het algemene belang dat de Wnb beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Wnb kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen. De Afdeling verwijst ter vergelijking naar haar uitspraak van 13 november 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:3839](#).

47.2. [appellante sub 2] is een loon- en grondverzetbedrijf dat is gevestigd aan de [locatie 6] te Wierden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Wierdense Veld op meer dan 1 kilometer afstand. [appellante sub 2] heeft geen gronden in een Natura 2000-gebied en haar bedrijfsactiviteiten houden geen verband met de daar beschermde natuurwaarden. Voor zover [appellante sub 2] heeft aangevoerd dat de Wnb in de weg staat aan een wijziging van het bestemmingsplan dan wel verlening van een omgevingsvergunning aan haar wanneer zij haar bedrijfsactiviteiten moet wijzigen, overweegt de Afdeling als volgt. Er is hooguit een slechts indirecte relatie tussen de gevolgen die het tracé heeft op de staat van de instandhouding van een Natura 2000-gebied en het belang van [appellante sub 2] De mogelijkheid voor [appellante sub 2] om een bestemmingsplan gewijzigd te krijgen of een eventuele vergunning te verkrijgen is immers niet alleen hiervan afhankelijk, maar wordt bepaald door verschillende factoren, zoals de totale stikstofdepositie op het gebied en eventuele maatregelen die [appellante sub 2] zelf zou kunnen treffen ter beperking van de stikstofuitstoot. Daarom neemt de Afdeling hier geen verwevenheid aan. Vergelijk op dit punt de uitspraak van de Afdeling van 26 augustus 2020, [ECLI:NL:RVS:2020:2053](#).

47.3. De conclusie is dan ook dat de bepalingen van de Wnb die strekken tot bescherming van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden in dit geval kennelijk niet strekken tot bescherming van het belang van [appellante sub 2] Zoals hiervoor onder 46.5 is overwogen, gaat het hier niet om een ambtshalve te beoordelen aspect. De Afdeling komt dan ook niet toe aan een inhoudelijke beoordeling van deze grond van [appellante sub 2]

48. [appellant sub 4] wijst in zijn nader stuk van 2 oktober 2019 op de ontwikkelingen van na de uitspraak van de Afdeling over het PAS van 29 mei 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:1603](#). Hij stelt dat zijn woning ligt ingesloten in het bosgebied van Landschap Overijssel grenzend aan het Natura 2000-gebied Wierdense Veld. [appellant sub 4] voert aan al eerder te hebben gewezen op de negatieve gevolgen vanwege de voorziene verhoging van de snelheid en de hellingen van viaducten. Beide wijzigingen zijn volgens hem niet nodig door alternatieven toe te passen. Hij vraagt zich af of compensatie wel te rechtvaardigen is als de vervuiling onnodig tot stand komt. Door de maximumsnelheid te verlagen, de N35 op maaiveldhoogte te houden en deze weg bij kruispunten niet te verhogen, kan volgens [appellant sub 4] de vervuiling worden teruggedrongen. In het tracébesluit zijn onvoldoende bronmaatregelen opgenomen om de vervuiling terug te dringen, aldus [appellant sub 4].

48.1. De minister stelt dat dit betoog na afloop van de termijn voor het instellen van beroep naar voren is gebracht en daarom gelet op artikel 1.6a, van de Chw niet inhoudelijk aan de orde kan komen.

48.2. [appellant sub 4] noemt in zijn beroepschrift op verschillende plaatsen het aspect natuur, de uitstoot van het verkeer en het Natura 2000 gebied Wierdense Veld. Hij voert onder andere aan dat het verkeer op de N35 als gevolg van het in het tracébesluit opgenomen wegontwerp omhoog moet waardoor er meer CO2 uitstoot is en waarbij het natuurgebied omgeving Veenweg en het Natura 2000-gebied Wierdense Veld belast wordt. Naar het oordeel van de Afdeling heeft [appellant sub 4] een beroepsgrond aangevoerd over het aspect natuur en de mogelijke negatieve effecten van het tracébesluit op Natura 2000-gebieden. Artikel 1.6a van de Chw staat er daarom niet aan in de weg dat deze beroepsgrond na afloop van de beroepstermijn wordt aangevuld met nadere argumenten, zoals de verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling van 29 mei 2019 over het PAS.

48.3. Vervolgens zal de Afdeling beoordelen of, zoals de minister ter zitting heeft gesteld, het relativiteitsvereiste in de weg staat aan een inhoudelijke behandeling van deze beroepsgrond van [appellant sub 4]. [appellant sub 4] woont op een afstand van ongeveer 230 meter van het Natura 2000-gebied het Wierdense Veld. De omgeving tussen de woning van [appellant sub 4] en het Wierdense Veld is open van karakter met hier en daar een woning met bijgebouwen. De Afdeling acht het daarom aannemelijk dat [appellant sub 4] zicht heeft op het Natura 2000-gebied Wierdense Veld. Het belang van [appellant sub 4] bij het behoud van een goede

kwaliteit van zijn directe woonomgeving is gelet hierop te verweven met het algemene belang dat de Wnb beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Wnb kennelijk niet strekken tot bescherming van zijn belangen. Artikel 8:69a van de Awb staat dan ook niet aan vernietiging van het plan vanwege strijd met de Wnb in de weg. Gelet op het voorgaande zal de Afdeling de beroepsgrond over het PAS en de stikstofdepositie inhoudelijk beoordelen.

48.4. De gevolgen van het tracébesluit voor de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in de omgeving zijn onderzocht en de resultaten daarvan zijn opgenomen in het door Tauw opgestelde rapport "N35 Nijverdal-Wierden Deelrapport Stikstofdepositie ten behoeve van tracébesluit" van 19 oktober 2018 (hierna: Deelrapport stikstofdepositie). Daaruit volgt dat de voorgenomen infrastructurele maatregelen aan de N35 leiden tot een toename van de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden: Boetelerveld, Sallandse Heuvelrug en Wierdense Veld. De minister stelt zich op het standpunt dat die toename niet leidt tot negatieve effecten op de voor stikstofdepositie gevoelige habitattypen en aantasting van de natuurlijke kenmerken van die gebieden. Dit blijkt volgens de minister uit de passende beoordeling die voor het PAS is gemaakt en waarin ook dit project en genoemde Natura 2000-gebieden zijn opgenomen.

48.5. In het PAS is zogenoemde ontwikkelingsruimte gereserveerd voor de extra stikstofdepositie die het gevolg is van de infrastructurele maatregelen. Uit de berekeningen die in het Deelrapport stikstofdepositie zijn gemaakt van de toename van de stikstofdepositie van het project N35 Nijverdal-Wierden blijkt dat de voor het project benodigde ontwikkelingsruimte gelijk is aan de toename van de stikstofdepositie per hectare per jaar die door de aanleg of verhoogde verkeersintensiteiten wordt veroorzaakt.

48.6. In het eerder genoemd arrest van 7 november 2018, ECLI:EU:C:2018:882, heeft het Hof van Justitie de in de zaken over vergunningen voor veehouderijen gestelde vragen over het PAS beantwoord. De Afdeling heeft in die zaken vervolgens op 29 mei 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:1603](#), uitspraak gedaan. In die uitspraak heeft de Afdeling vastgesteld dat met de passende beoordeling die aan het PAS ten grondslag ligt niet de zekerheid is verkregen dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden die in het PAS zijn opgenomen niet zullen worden aangetast. Over de betekenis hiervan voor bijvoorbeeld tracébesluiten is overwogen:

"32.6. Kort gezegd houdt het voorgaande in dat een vergunning voor een activiteit die stikstofdepositie veroorzaakt op een Natura 2000-gebied dat in het PAS is opgenomen, niet kon worden verleend onder verwijzing naar de passende beoordeling die voor het PAS is gemaakt. Dat geldt zowel als de aangevraagde situatie op basis van de in de Regeling [programmatische aanpak stikstof] voorgeschreven wijze niet tot toename van depositie leidt ten opzichte van de hoogste feitelijk veroorzaakte depositie in de periode 2012-2014 of een verleende Nbww-vergunning, als in de gevallen waarin wel sprake is van een toename. Verder is niet relevant of de aanvraag betrekking heeft op een prioritair project (segment 1) of een overig project (segment 2). Het voorgaande geldt verder voor alle besluiten die genoemd zijn in artikel 19km van de Nbww 1998, waaronder het tracébesluit of het wegaanpassingsbesluit."

48.7. Gelet op wat onder 48.5 is overwogen, moet worden geconcludeerd dat de in het plan voorziene ontwikkeling leidt tot een toename van de stikstofdepositie. Het tracébesluit kon niet worden vastgesteld onder verwijzing naar de passende beoordeling die voor het PAS is gemaakt. Het tracébesluit is daarom in strijd met artikel 13, achtste lid, van de Tracéwet, gelezen in samenhang met artikel 2.8 van de Wnb.

Het betoog slaagt.

48.8. Ter zitting heeft de minister naar voren gebracht dat vanwege de mogelijke inhoudelijke beoordeling door de Afdeling van de betogen over de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden en de mogelijke gevolgen daarvan in de uitspraak al voorbereidingen zijn getroffen voor het nemen van een wijzigingstracébesluit. Ook zijn aanvullende afspraken met het provinciaal bestuur hierover gemaakt. Onderdeel van de zo nodig te zetten stappen is het doen van nader onderzoek. Gelet daarop ziet de Afdeling geen aanleiding in te gaan op de overige beroepsgronden die rechtstreeks te maken hebben met dit nader te onderzoeken natuuraspect. Omdat de behandeling van de overige beroepsgronden van belang kan zijn voor de inhoud van het wijzigingsbesluit is de Afdeling, uit het oogpunt van definitieve geschilbeslechting, ingegaan op de overige beroepsgronden.

Natuuronderzoek

49. [appellant sub 4] en Wijkvereniging de Kruidenwijk betogen dat het MER niet deugdelijk is, omdat de gevolgen voor de natuur onvoldoende zijn onderzocht en daarom opnieuw beoordeeld moeten worden.

[appellant sub 4] voert aan dat het gebied ten noorden van de N35, tussen de Reggevallei en het Wierdense Veld niet goed is beschreven in het MER waardoor de gevolgen van het tracébesluit voor dit gebied niet goed zijn onderzocht. Voor de beschrijving van het gebied verwijst hij naar de zienswijze van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan, waarin de verschillende landschappen, natuurgebieden en woonwijken aan de noord- en zuidzijde van het tracé in Nijverdalen zijn weergegeven met daar voorkomende beschermde diersoorten. Ook verwijst hij naar zijn persoonlijke ervaringen met in het gebied voorkomende vlermuizen. Volgens hem worden onvoldoende maatregelen getroffen om verstoring van licht en geluid als gevolg van het voorziene viaduct over de Baron van Sternbachlaan en de verhoogde ligging van de N35 tegen te gaan.

Wijkvereniging de Kruidenwijk verwijst voor de onderbouwing van haar betoog eveneens naar de zienswijze van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan. Volgens Wijkvereniging de Kruidenwijk had de minister aanvullend onderzoek moeten doen naar vlermuizen in het gebied Reggedal tot en met het Wierdense Veld, gelet op de populatie laatvliegers in de omgeving van de Schanshekweg. Volgens haar zullen de vlermuizen worden verstoord door de toename van het geluid en de verhoogde ligging van de N35. Ook is onvoldoende onderzoek gedaan naar de vogels die voorkomen in het gebied tussen het Reggedal en het Wierdense Veld. Niet alle daar voorkomende vogels staan in het MER. Ook blijkt uit een publicatie van de Commissie MER dat de geluideffecten op bos- en weidevogels veel verder reiken dan de afstanden waarvan Rijkswaterstaat in het MER is uitgegaan. Wijkvereniging de Kruidenwijk stelt dat in de Nota van Antwoord staat dat beschermende beplanting wordt aangelegd aan de noordzijde van de N35 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan, maar dat dit ten onrechte niet is voorgeschreven in het tracébesluit. Verder voert zij aan dat in het MER ten onrechte niet de gebieden Landgoed Eversberg en Landgoed Boomcate zijn vermeld, terwijl deze gebieden deel uitmaken van het Natuur Netwerk Nederland. Verder voert zij aan dat ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de gevolgen van het tracébesluit voor de fauna in Natura 2000-gebied Wierdense Veld. Voorts voert Wijkvereniging de Kruidenwijk aan dat door uit te gaan van de situatie na realisering van het Combiplan een onjuiste referentiesituatie is gehanteerd. Ook zijn volgens haar ten onrechte de effecten van het te realiseren ecoduct op de natuur als positief effect van het project N35 aangemerkt. Volgens haar wordt het ecoduct vanuit een ander budget betaald en zou het ecoduct toch al worden aangelegd ook zonder het project N35 Nijverdalen-Wierden.

49.1. De minister verwijst naar de Nota van Antwoord waarin is ingegaan op de zienswijze van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan over het onderdeel Ecologie. Volgens de minister zijn naar aanleiding van de zienswijzen de natuuronderzoeken geactualiseerd en zijn voor zover noodzakelijk aanvullende maatregelen getroffen. Deze maatregelen zijn toegelicht in de toelichting bij het tracébesluit. Zo zijn er maatregelen getroffen ten behoeve van vliegroutes voor vlermuizen om negatieve effecten te voorkomen en te compenseren. Ook is er een extra wildrooster opgenomen ter hoogte van km 37,8 en wordt de bestaande faunatunnel ter hoogte van km 36,28 verlengd. Over de zienswijze over het onderzoek naar vogels en overige dieren is geoordeeld dat de conclusie over de reikwijdte van de effecten nagenoeg hetzelfde blijft, aldus de minister. Voorts stelt de minister dat in het MER en bij het vaststellen van het tracébesluit is uitgegaan van de feitelijke situatie, dit is de situatie na realisering van het project Combiplan.

49.2. De Afdeling overweegt dat de minister in de Nota van Antwoord onder 4.2 ecologie en onder 28 is ingegaan op de zienswijzen over ecologie van onder andere de Werkgroep Baron van Sternbachlaan. Daarbij is ook ingegaan op de effecten van geluid en licht vanwege het tracébesluit en de verhoogde ligging van de weg op vlermuizen. Ook is toegelicht waarom laatvliegers in de buurt van de Schanshekweg niet behoeven te worden betrokken in het natuuronderzoek. Over de verstoring van vogels is toegelicht waarom de factsheet van de Commissie MER in dit geval te globaal is om concreet inzicht te geven in de daadwerkelijke effecten die optreden en hoe eventuele negatieve effecten voorkomen of verminderd kunnen worden.

Verder staat in de Nota van Antwoord dat de gebieden Reggedal, Landgoed Eversberg en Landgoed Boomcate naar aanleiding van de zienswijzen alsnog zijn toegevoegd en de conclusie is dat er geen relevante effecten zijn op de overige gebieden van het NNN. Naar aanleiding van de naar voren gebrachte zienswijzen zijn de natuuronderzoeken geactualiseerd en zijn de in de artikelen 10 en 11 opgenomen natuurmaatregelen gewijzigd.

49.3. [appellant sub 4] en Wijkvereniging de Kruidenwijk hebben niet onderbouwd waarom de reactie in de Nota van Antwoord niet juist zou zijn. De enkele stellingen over persoonlijke ervaringen dan wel de beoordeling van effecten als positief of negatief zijn daarvoor onvoldoende. Nu het Combiplan al was gerealiseerd ten tijde van de besluitvorming heeft de minister de situatie na realisering van het Combiplan als referentiesituatie mogen hanteren.

De betogen falen.

OVERIGE BEROEPSGRONDEN

50. Hierna worden de specifieke beroepsgronden besproken die appellanten naar voren hebben gebracht en die niet thuishoren bij de thematische bespreking hiervoor in deze uitspraak. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de beroepsgronden van [appellant sub 3], [appellant sub 13], [appellant sub 16] en anderen, [appellant sub 11], [appellant sub 15], [appellant sub 14], [appellant sub 1] en [appellanten sub 5], allen omwonenden van de N35. Daarna worden de bedrijfsbelangen van [appellante sub 2] besproken.

[appellant sub 3], [appellant sub 13], [appellant sub 16] en anderen, [appellant sub 11] en [appellant sub 15]

51. [appellant sub 3], [appellant sub 13], [appellant sub 11], [appellant sub 16] en anderen en [appellant sub 15] wonen aan de Zandinksweg te Wierden. Hun woningen staan op een afstand van ongeveer 78 meter tot ongeveer 200 meter van de bestaande N35.

Ter hoogte van deze woningen aan de Zandinksweg wordt de N35 verbreed naar 2x2 rijstroken en zijn aan de noord- en zuidzijde van de N35 geluidsschermen voorzien. De woningen van appellanten staan ten zuiden van de N35. Het bestaande geluidsscherm aan de zuidzijde wordt verlengd en 1 meter verhoogd. [appellant sub 3], [appellant sub 13], [appellant sub 11], [appellant sub 16] en anderen en [appellant sub 15] hebben allen beroepsgronden aangevoerd over de hinder van de bouwwerkzaamheden en de mogelijke schade aan hun woningen en opstallen als gevolg van de bouwwerkzaamheden. Daarnaast hebben [appellant sub 3], [appellant sub 13], [appellant sub 11] en [appellant sub 15] beroepsgronden aangevoerd over de aantasting van hun woongenot en de waardevermindering van hun woningen en opstallen. Deze beroepsgronden worden hierna gezamenlijk behandeld.

Hinder en schade van bouw- en aanlegwerkzaamheden

52. [appellant sub 3], [appellant sub 13], [appellant sub 16] en anderen, [appellant sub 11] en [appellant sub 15] vrezen hinder en schade aan hun woningen en opstallen als gevolg van de bouw- en aanlegwerkzaamheden voor de realisering van het tracébesluit. Op de informatieavond op 30 januari 2019 is volgens [appellant sub 13], [appellant sub 16] en anderen, [appellant sub 11] en [appellant sub 15] bekend geworden dat voor de realisering van het tracébesluit geheid zal gaan worden. Zij wijzen erop dat in het verleden schade aan hun woningen is ontstaan als gevolg van de heiwerkzaamheden in verband met de realisering van het viaduct over de Rijssensestraat (N350) en de bestaande geluidsschermen. Zij stellen daarvoor een schadevergoeding te hebben ontvangen. Ook [appellant sub 3] stelt in het verleden schade te hebben geleden door het heien van de bestaande geluidsschermen. Volgens hen moet een andere methode dan heien worden gebruikt bij de realisering van het tracébesluit en moeten de uitvoeringswerkzaamheden voldoen aan de principes van duurzaam bouwen.

Daarnaast betogen zij gedurende de bouwwerkzaamheden hinder te zullen ondervinden van onder andere de transportbewegingen en de werkzaamheden 's nachts. Volgens hen is niet duidelijk welke maatregelen worden getroffen om deze hinder te voorkomen dan wel te beperken.

52.1. Hinder ten gevolge van werkzaamheden in verband met de aanleg van het tracé is een aspect van uitvoering. De aannemer moet bij de uitvoering voldoen aan daarvoor geldende wet- en regelgeving. Deze uitvoeringsaspecten hoeven niet in het tracébesluit te worden opgenomen, maar moeten wel in de belangenafweging worden betrokken. Bij de beoordeling van de vraag of de minister het tracébesluit in redelijkheid heeft kunnen vaststellen moet verder worden bezien of de minister heeft onderzocht welke schade kan optreden en of deze schade zodanig is dat voorkomen daarvan zwaarder moet wegen dan het belang dat is gediend met het tracébesluit. Daarbij is van betekenis dat voor mogelijk optredende schade als gevolg van het tracébesluit in ieder geval moet vaststaan dat er een regeling is voor de afhandeling van deze schade en welke regeling dat is.

52.2. In paragraaf 10.4 van de toelichting bij het tracébesluit staat dat het streven is hinder als gevolg van de bouw- en aanlegwerkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Daarbij is een aantal te treffen hinderbeperkende maatregelen genoemd. De minister heeft in het verweerschrift naar voren gebracht dat de Minder Hinder-aanpak is geformuleerd als een van de drie doelstellingen waarop de aannemer zich straks kan onderscheiden bij de aanbesteding. Verder zal er volgens de minister vanuit Rijkswaterstaat gedurende de realisatie van het tracébesluit een vast aanspreekpunt zijn voor omwonenden en zullen er informatiemomenten zijn over de uitvoeringswijze van de aannemer. Over de werkzaamheden 's nachts stelt de minister dat deze vanwege de verkeersdoorstroming en het beperken van verkeershinder soms nodig zijn, maar dat daarbij moet worden

voldaan aan de eisen voor bijvoorbeeld geluid die zijn neergelegd in de algemene plaatselijke verordening en bouwverordening. Voorst stelt de minister dat de Zandinksweg een doodlopende weg is die niet aansluit op een werkterrein van de N35. Deze weg zal dus niet gebruikt worden voor bouwverkeer, aldus de minister.

Voorts stelt de minister dat bij de vaststelling van het tracébesluit nog niet bekend was op welke wijze de voorziene geluidsschermen zullen worden gefundeerd; heipalen, schroefpalen, buispalen en dergelijke, en of dit gepaard gaat met heien, trillen, schroeven, drukken en dergelijke. De op de informatieavond op 30 januari 2019 genoemde methode heien van betonnen palen moet worden opgevat als een van de mogelijke methoden. De aannemer moet met een concreet voorstel komen gebaseerd op de maatgevende situatie. De minister stelt dat de mogelijke risico's op bouwschade aan de orde komen bij de besluitvorming over de omgevingsvergunningen en gemeentelijke vergunningen waarmee de concrete werkzaamheden mogelijk worden gemaakt. De aannemer moet voorzorgsmaatregelen nemen om schade als gevolg van de bouw- en aanlegwerkzaamheden te voorkomen. Indien onverhoopt toch schade ontstaat door de werkzaamheden is de aannemer aansprakelijk, aldus de minister. In nog te bepalen situaties zal volgens de minister voorafgaand aan de werkzaamheden een bouwkundig opnamerapport worden opgesteld, zodat eventuele geconstateerde schade ook kan worden aangetoond. Volgens de minister worden omwonenden hierover ingelicht wanneer dit het geval is. Ter zitting heeft de minister over de werkzaamheden ter hoogte van de woningen aan de Zandinksweg naar voren gebracht dat er gelet op de afstand tot de woningen geen bijzonderheden zijn wat betreft de kans op schade, maar dat de aannemer erop zal worden gewezen dat deze locatie nadere aandacht verdient in verband met de historie.

52.3. Gelet op de door de minister toegelichte aanpak ziet de Afdeling in wat [appellant sub 3], [appellant sub 13], [appellant sub 16] en anderen, [appellant sub 11] en [appellant sub 15] hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat zich geen onaanvaardbare hinder van de uitvoeringswerkzaamheden zal voordoen en dat eventuele schade tot een minimum zal worden beperkt. Wat zij hebben aangevoerd over hinder en schade als gevolg van de bouw- en aanlegwerkzaamheden geeft daarom geen grond voor het oordeel dat de minister geen zwaarder gewicht heeft mogen toekennen aan de belangen die met de realisering van het tracébesluit zijn gemoeid dan aan de belangen van appellanten om gevrijwaard te blijven van eventuele gevolgen daarvan. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat ingevolge artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 16 van het tracébesluit appellanten, indien zij schade lijden of zullen lijden een verzoek om schadevergoeding op grond van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014, inmiddels Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019, bij de minister kunnen indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld.

De betogen falen.

Aantasting woongenot en waardedaling woningen en opstallen

53. [appellant sub 3], [appellant sub 13], [appellant sub 11] en [appellant sub 15] betogen dat het tracébesluit leidt tot een waardedaling van hun woningen en opstallen als gevolg van de aantasting van hun woongenot. Zij wijzen in dat kader op de toename van het verkeer, de geluidsbelasting en de belemmering van hun uitzicht door de voorziene geluidsschermen.

53.1. De minister stelt dat de verkeersintensiteiten op de N35 zullen toenemen en daardoor ook de geluidsbelasting. Door de te realiseren geluidsschermen wordt de toename van de geluidsbelasting beperkt en zal de geluidssituatie niet veel wijzigen ten opzichte van de bestaande situatie, aldus de minister. Ook de aantasting van het uitzicht acht de minister beperkt omdat er in de bestaande situatie al een geluidsscherm staat. Dit scherm wordt volgens de minister met 100 meter verlengd met een hoogte van 2 meter en ingepast in de omgeving. De vormgeving van het scherm zal volgens de minister aansluiten bij de bestaande geluidsschermen. De betonnen geluidsschermen worden met houten bovenwerk uitgevoerd in de vormgeving van de visie voor de N35 Zwolle-Wierden. Daarnaast wordt voorzien in aanvullende beplanting langs de geluidsschermen tussen km 41,97 en km 42,10. De minister wijst in dit verband op artikel 12, tweede lid, onder c, van het tracébesluit, landschapskaart 8 en het aan het tracébesluit ten grondslag gelegde deelrapport Landschap, Cultuurhistorie, Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving.

53.2. De toename van het verkeer is meegenomen in de verschillende onderzoeken die ten grondslag zijn gelegd aan het tracébesluit, zoals het geluidonderzoek. De Afdeling heeft hiervoor onder 24 tot en met 30 al geoordeeld over de wijze waarop het geluid is berekend. Gelet op wat de minister heeft toegelicht over de

aantasting van het uitzicht en de inpassing van de geluidsschermen heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het uitzicht.

53.3. Op basis van het voorgaande overweegt de Afdeling dat het niet uitgesloten is dat het tracébesluit kan leiden tot een vermindering van het woongenot van appellanten en een waardevermindering van hun woningen. De Afdeling is echter van oordeel dat de minister in redelijkheid een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de realisering van het tracébesluit boven de belangen van appellanten bij handhaving van de bestaande situatie. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen grond voor de verwachting dat een eventuele waardevermindering van de woningen zodanig zal zijn dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen volstaan met een verwijzing naar de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014, inmiddels Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.

De betogen falen.

[appellant sub 14]

54. [appellant sub 14] voert aan dat hij grote overlast zal ondervinden gedurende de uitvoeringswerkzaamheden ten behoeve van de aanpassing van de N35. Hij vreest daarbij met name geluidhinder van deze werkzaamheden overdags, omdat hij in nachtdiensten werkt.

Verder betoogt [appellant sub 14] dat de cumulatie van de gevolgen op het gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse van zijn woning. Volgens [appellant sub 14] heeft de minister hiermee onvoldoende rekening gehouden.

54.1. Waar [appellant sub 14] stelt dat hij grote overlast zal ondervinden gedurende de uitvoeringswerkzaamheden, overweegt de Afdeling dat ter beoordeling staat of de te verwachten hinder vanwege de bouwwerkzaamheden dusdanig is dat de minister in redelijkheid had moeten afzien van het tracébesluit. Daarover overweegt de Afdeling het volgende.

54.2. In paragraaf 10.4 van de toelichting bij het tracébesluit wordt ingegaan op de maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase. Daarin staat dat de uitvoering van het tracébesluit hinder tot gevolg heeft voor zowel omwonenden als weggebruikers. Het streven is de hinder zoveel mogelijk te beperken. De toelichting vermeldt meerdere hinderbeperkende maatregelen die in ieder geval aan de orde zullen zijn, waaronder het zorgvuldig plannen van bouwactiviteiten in geluidsgevoelige gebieden en het gebruik van gangbare technieken om de geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken.

De minister heeft verder gesteld dat hinder tijdens de uitvoering onvermijdelijk is. Het is mogelijk dat de aannemer gedurende de werkzaamheden maatregelen treft om de hinder te voorkomen. Het is volgens de minister daarbij niet mogelijk om de werkzaamheden aan de N35 af te stemmen op werktijden van direct aanwonenden. Verder stelt de minister dat Rijkswaterstaat en de aannemer zich zullen inspannen om de hinder te beperken. In overleg met diverse betrokken partijen worden routes voor bouwverkeer en een bouwfasering uitgewerkt die op informatieavonden op hoofdlijnen kenbaar worden gemaakt. Er bestaat de mogelijkheid voor individuele betrokkenen specifieke zaken te zijner tijd nader te bespreken. De aannemer zal moeten voldoen aan de regelgeving op het gebied van geluid en hinder in de algemene plaatselijke verordening en het Bouwbesluit 2012. De minister verwacht dat de aannemer maatregelen neemt om hinder te beperken.

Gelet op de maatregelen die zullen worden getroffen om de hinder gedurende de uitvoering van het tracébesluit te beperken, is de Afdeling van oordeel dat er geen aanleiding is voor het oordeel dat de minister in redelijkheid had moeten afzien van de vaststelling van het tracébesluit.

Het betoog faalt in zoverre.

54.3. Voor zover [appellant sub 14] stelt dat de cumulatie van de gevolgen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit leidt tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse van zijn woning, stelt de Afdeling voorop dat hiervoor al is geoordeeld dat de beoordeling van de aspecten geluid en luchtkwaliteit op zichzelf in overeenstemming zijn met de wettelijke normen uit de Wet milieubeheer. De Afdeling ziet in wat [appellant sub 14] heeft aangevoerd geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de minister zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat de cumulatie van deze aspecten leidt tot een onevenredige aantasting van zijn woon- en leefklimaat. Daarbij betreft de Afdeling dat uit de op zichzelf staande beoordelingen van deze aspecten blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke normen die daarvoor gelden.

Het betoog faalt.

[appellant sub 1] en [appellanten sub 5]

55. [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] voeren aan dat de vaststelling van het tracébesluit leidt tot een onaanvaardbare aantasting van hun woon- en leefklimaat ter plaatse van hun percelen. Zij wijzen erop dat de verlegging van de N35 ertoe leidt dat deze weg aan de achterzijde van hun woning komt te liggen, binnen een afstand van ongeveer 20 meter en dat het traject van de huidige N35 aan de voorzijde van hun woningen behouden zal blijven als fietssnelweg. Een en ander leidt volgens [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] tot veel meer geluid- en lichthinder, wateroverlast en een toename aan fijnstof ter plaatse van hun woningen.

Ook leidt de voorziene N35 volgens hen ertoe dat een groot deel van hun achtertuin verdwijnt omdat deze gronden benodigd zijn voor de aanleg van de N35. Volgens hen resteert hierdoor onvoldoende ruimte voor bebouwingmogelijkheden.

Verder leidt de verlegging van de N35 volgens hen tot meer omrijdbewegingen vanuit hun woningen.

[appellanten sub 5] voeren vervolgens aan dat de minister geen rekening heeft gehouden met de omstandigheid dat naast het voorziene geluidsscherm ter hoogte van hun woning, aan de zijde van hun perceel een onderhoudspad is voorzien.

[appellant sub 1] en [appellanten sub 5] achten de combinatie van de voornoemde omstandigheden vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening onacceptabel.

55.1. De Afdeling overweegt dat in de Tracéwet, anders dan in de Wet ruimtelijke ordening, de norm van een goede ruimtelijke ordening niet als zodanig is opgenomen. Zoals de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 27 december 2012, [ECLI:NL:RVS:2012:BY7355](#), volgt daaruit echter niet dat de ruimtelijke belangen niet moeten worden betrokken bij de vaststelling van een tracébesluit.

55.2. De Afdeling stelt vast dat de N35 als gevolg van het tracébesluit in de directe nabijheid aan de noordzijde van de woningen van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] komt te liggen. De minister erkent dat het tracébesluit leidt tot een ingrijpende verandering van de woonomgeving van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5]. De minister stelt dat deze verandering evenwel niet onevenredig is. De minister verwijst daartoe naar de diverse onderzoeken die ten grondslag liggen aan het tracébesluit en waarbij de gevolgen van het tracébesluit op het gebied van geluid, licht, water en luchtkwaliteit zijn onderzocht. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat de gevolgen van het tracébesluit op het gebied van geluid, licht, water en luchtkwaliteit aanvaardbaar zijn dan wel voldoen aan de normen krachtens de Wet milieubeheer. De Afdeling heeft hiervoor overwogen dat wat appellanten hebben aangevoerd over geluid, licht, water en luchtkwaliteit, op zichzelf geen aanleiding geeft voor het oordeel dat de minister zich niet op de resultaten van deze onderzoeken mocht baseren.

Waar [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] stellen dat een groot deel van hun achtertuin verdwijnt door de komst van de N35 en hierdoor onvoldoende ruimte resteert voor bebouwingmogelijkheden, overweegt de Afdeling dat de minister heeft toegelicht dat slechts een beperkt deel van hun achtertuinen hoeft te worden verworven, namelijk ongeveer 77 m² van het perceel van [appellant sub 1] en 147 m² van het perceel van [appellanten sub 5]. Door de aanleg van de weg resteert van het perceel van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] onderscheidenlijk 835 m² en 517 m². Gelet hierop is de Afdeling van oordeel dat de minister zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat voldoende ruimte resteert voor bebouwingmogelijkheden, waarbij in aanmerking wordt genomen dat de minister heeft aangegeven dat het tracébesluit de planregels van het geldende bestemmingsplan voor de resterende percelen niet wijzigt en ook anderszins niet leidt tot beperkingen om delen van het perceel te bebouwen.

Voor zover [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] stellen dat de verlegging van de N35 leidt tot meer omrijdbewegingen vanuit hun woningen, heeft de minister toegelicht dat [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] door de gewijzigde wegindeling vanuit hun woningen via de parallelle route via de twee rotondes bij de voorziene ongelijkvloerse kruising moeten gaan rijden. Deze omrijdbeweging naar Wierden neemt daarmee volgens de minister qua afstand toe met ongeveer 170 meter. De Afdeling is van oordeel dat de minister zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat deze omrijdbeweging beperkt is en daarmee aanvaardbaar.

Over het standpunt van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5] over de verandering van hun uitzicht, overweegt de Afdeling dat het uitzicht vanuit de achterzijde van hun woningen zal wijzigen door de komst van het talud en het oprichten van een geluidsscherm daar.

Op het punt dat [appellanten sub 5] erop hebben gewezen dat de minister bij de belangenafweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening geen rekening heeft gehouden met de aanwezigheid van het onderhoudspad naast het voorziene geluidsscherm, heeft de minister erop gewezen dat in het tracébesluit is voorzien in een strook van ongeveer 3 meter die dient als onderhoudspad. In het aangevoerde ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister in het kader van de belangenafweging bij de vaststelling van het tracébesluit geen rekening heeft gehouden met het onderhoudspad.

55.3. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de minister, gelet op het voorgaande en de door de minister gegeven motivering, zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de hiervoor genoemde omstandigheden niet leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen van [appellant sub 1] en [appellanten sub 5].

Het betoog faalt.

56. [appellanten sub 5] voeren aan dat te slopen opstallen in hun tuin ten onrechte niet zijn opgenomen in de lijst van te slopen opstallen op grond van artikel 5 van het tracébesluit.

56.1. Ter zitting is naar voren gekomen dat de door [appellanten sub 5] bedoelde opstallen een veranda, een prieel en een fietsenstalling zijn. Artikel 5 van het tracébesluit bevat een lijst van adressen waar vanwege de uitvoering van het tracébesluit opstallen worden gesloopt. Daarbij worden als opstal alleen woningen en bijgebouwen genoemd.

De minister heeft toegelicht dat een opstal voor opname op de lijst een bepaalde omvang moet hebben en dat deze opstallen op de detailkaart zijn aangegeven. De minister heeft verder erop gewezen dat de door [appellanten sub 5] genoemde opstallen een beperkte omvang hebben.

De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat dit standpunt van de minister onjuist is. Omdat artikel 5 van het tracébesluit alleen te slopen woningen en bijgebouwen vermeldt, is de Afdeling van oordeel dat de minister in redelijkheid heeft kunnen afzien van het opnemen van de door [appellanten sub 5] bedoelde opstallen.

Het betoog faalt.

57. [appellant sub 1] voert aan dat hij in aanmerking komt voor een vergoeding van de schade die hij lijdt vanwege de realisering van het tracébesluit.

57.1. De vergoeding van eventuele schade vanwege de realisering van het tracébesluit en het overleg daarover is een aspect dat primair in het kader van een verzoek om schadevergoeding of nadeelcompensatie moet worden beoordeeld. Artikel 22 van de Tracéwet en de Beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014, inmiddels Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019, bevatten hiervoor een regeling met afzonderlijke procedures en eigen rechtsbeschermingsmogelijkheden. In wat [appellant sub 1] heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen grond voor de verwachting dat de schade zo groot zal zijn, dat de minister bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan aan de belangen die met de uitvoering van het tracébesluit worden gediend.

Overigens heeft de minister aangegeven dat aan [appellant sub 1] een onteigeningsschadeloosstelling is aangeboden. In dat bedrag is ook begrepen een post waardevermindering van het overblijvende die slaat op de verkleining van het perceel, de verslechtering van de omgevingskwaliteit van de onroerende zaak ten gevolge van de zichtschade vanwege de aanleg van een gedeelte van het talud op het onteigende en de aanwezigheid van het onderhoudspad op het onteigende. Ook is inmiddels volgens de minister een behandeling van het verzoek van [appellant sub 1] om nadeelcompensatie gestart.

[appellante sub 2]

58. [appellante sub 2] betoogt dat de minister bij de vaststelling van het tracébesluit onvoldoende rekening heeft gehouden met haar bedrijfsbelangen.

[appellante sub 2] exploiteert zoals gezegd een loon- en grondverzetbedrijf aan de [locatie 6] te Wierden. Dit perceel ligt ter hoogte van km 39,70 ten zuiden van de te verleggen N35. [appellante sub 2] voert aan dat voor de verlegging van de N35 een deel van haar gronden benodigd is. Verder zal er een deel van haar gronden tijdelijk verworven worden om te dienen als tijdelijke werkstrook voor de aanleg van de N35. Volgens [appellante sub 2] leidt een en ander tot onaanvaardbare negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van haar bedrijf en de daartoe behorende opstallen, waardoor een gezonde bedrijfsvoering volgens haar niet meer mogelijk is. Daarover voert zij

aan dat de huidige ontsluiting van het bedrijf naar de Vossenbosweg zal komen te vervallen. De minister heeft daarbij volgens [appellante sub 2] geen alternatieve ontsluiting gegarandeerd die wel geschikt is voor hulpdiensten en het bedrijfsverkeer.

Verder komt de ontsluiting van de werkplaats van het bedrijf in het gedrang door de in het tracébesluit opgenomen tijdelijke werkstrook in de nabijheid van het bedrijf, met als gevolg dat de werkplaats van het bedrijf gedurende de uitvoeringswerkzaamheden niet meer bereikbaar is voor hulpdiensten en het bedrijfsverkeer van [appellante sub 2] [appellante sub 2] heeft er daarbij op gewezen dat als gevolg van de werkstrook om de bedrijfsbebouwing heen zal moeten worden gereden. Verder zal het op het bedrijfsterrein aanwezige groot verkeer achteruit het terrein moeten verlaten en levert dat volgens haar verkeersonveilige situaties op.

Daarnaast stelt [appellante sub 2] dat er nog geen planologische zekerheid is of haar bedrijf kan worden geëxploiteerd op de compensatiegronden op het buurperceel, kadastraal bekend gemeente Wierden M 579, ten westen van de huidige locatie van het bedrijf, die de minister noemt. [appellante sub 2] is van mening dat deze zekerheid er voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit had moeten zijn. De minister kan volgens haar niet volstaan met de opmerking in de Nota van Antwoord dat de Ontheffingswet geen wettelijke verplichting tot compensatie in natura en geen wettelijke verplichting tot het geven van zekerheid over deze compensatie bevat.

Gelet op de genoemde omstandigheden stelt [appellante sub 2] dat de minister vanwege haar bedrijfsbelangen niet in redelijkheid tot vaststelling van het tracébesluit heeft kunnen overgaan.

58.1. De minister stelt dat hij bij de totstandkoming van het tracébesluit zoveel mogelijk rekening heeft gehouden met de bedrijfsbelangen van [appellante sub 2] Volgens de minister is het tracé met het oog op de bedrijfsbelangen van [appellante sub 2] zo dicht mogelijk tegen het spoor gesitueerd en is er een grondkerende voorziening ter hoogte van de werkplaats opgenomen om het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken. Tevens stelt de minister dat in het tracébesluit is voorzien in een in- en uitrit op de Nijverdalsestraat ter hoogte van km 40,9. Hierdoor kan het perceel van [appellante sub 2] ontsloten blijven worden en is de bereikbaarheid van dat perceel gegarandeerd. De minister verwijst verder naar het document "Rapportage van bevindingen bedrijfsdeur [appellante sub 2] te Wierden" van 31 januari 2019 van Taurus Bouwadvies B.V (hierna: de rapportage).

Daaruit komt volgens de minister naar voren dat de werkplaats van [appellante sub 2] goed bereikbaar blijft voor het bedrijfsverkeer van [appellante sub 2]

Tot slot stelt de minister dat een deel van het buurperceel aan [appellante sub 2] te koop is aangeboden, zodat zij het door het tracébesluit geraakte deel van haar bedrijf daar naartoe kan verplaatsen. Aan dit perceel is weliswaar een agrarische bestemming toegekend, maar volgens de minister heeft de gemeente Wierden besloten mee te werken aan een gedeeltelijke verplaatsing van het bedrijf van [appellante sub 2]

58.2. Uit artikel 4, eerste lid, van het tracébesluit volgt onder meer dat op de gronden die op de detailkaarten zijn aangeduid als tijdelijke werkterreinen alleen tijdelijke werken in verband met de uitvoering van het tracébesluit plaatsvinden. Uit artikel 5 van het tracébesluit in samenhang gelezen met tabel 5.1 volgt dat vanwege de uitvoering van het tracébesluit bijgebouwen aan de [locatie 6] worden gesloopt.

Op detailkaart 8 van de kaarten behorend bij het tracébesluit zijn de in het tracébesluit voorziene maatregelen en wijzigingen in de infrastructuur ter hoogte van de percelen van [appellante sub 2] weergegeven. Daarop is de bestaande N35 weergegeven ten zuiden van de percelen van [appellante sub 2] Als gevolg van het tracébesluit wordt de N35 in noordelijke richting verplaatst ten noorden van de percelen van [appellante sub 2] Als gevolg van deze verplaatsing zijn gronden nodig van [appellante sub 2] Op de detailkaart is een ontsluitingsweg weergegeven tussen de percelen van [appellante sub 2] en de Nijverdalsestraat (Parallelweg). Verder is het tijdelijke werkterrein met rode arcering weergegeven.

58.3. De Afdeling moet beoordelen of de minister bij zijn afweging van de betrokken belangen in redelijkheid tot het tracébesluit kon komen. Hierbij moet onder meer worden betrokken of de minister heeft onderzocht welke schade mogelijk kan optreden en of hierbij sprake is van zo'n schade dat deze zwaarder zou moeten wegen dan het belang dat is gediend bij de verlegging van de N35. Bij de beoordeling van de vraag of de minister bij afweging van de betrokken belangen in redelijkheid tot het tracébesluit kon besluiten, moet verder worden betrokken dat voor mogelijk optredende schade in ieder geval moet vaststaan dat er een regeling is voor de afhandeling van deze schade en welke regeling dat is. De Afdeling verwijst bij wijze van voorbeeld naar overweging 17 tot en met 17.3 van haar uitspraak van 15 mei 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:1573](#).

58.4. Over het punt dat [appellante sub 2] stelt dat de in het tracébesluit voorziene ontsluiting van het bedrijf niet toegankelijk is voor haar bedrijfsverkeer, overweegt de Afdeling het volgende.

Vast staat dat het bedrijf van [appellante sub 2] als gevolg van de verlegging van de N35 hinder ondervindt, omdat onder andere gronden van haar bedrijfsperceel verworven moeten worden ten behoeve van die verlegging. Ter beoordeling van het verlies van deze gronden en de gevolgen daarvan voor de bedrijfsvoering van [appellante sub 2], heeft Taurus Bouwadvies B.V. een rapportage uitgebracht. In deze rapportage is vermeld dat het noordelijke deel van het bedrijfsperceel wordt verkleind en dat juist aan de noordwestzijde van de grote loods op het bedrijfsperceel de werkplaats van het bedrijf ligt. Daarom heeft de verkleining van het bedrijfsperceel volgens de rapportage van Taurus gevolgen voor het in- en uitrijden van de werkplaats. In de rapportage van Taurus is daarom een beoordeling opgenomen voor het in- en uitrijden van de werkplaats nadat de werkzaamheden aan de N35 zijn doorgevoerd. Daarbij hebben volgens de rapportage de door [appellante sub 2] gedane opgave van zwaar materieel dat op gezette tijden voor onderhoud de werkplaats moet kunnen in- en uitrijden en tekeningen van Proviel B.V. waarop de maatvoering van het bedrijfsgebouw en aansluitend achterliggend terrein is aangegeven als basis gediend. Aan de hand van deze gegevens is geadviseerd de huidige breedte van 3.940 mm van de schuifdeurconstructie van de werkplaats aan te passen en deze te verbreden naar 6.000 mm. In de rapportage van Taurus is vervolgens geconcludeerd dat na de verlegging van de N35 en de geadviseerde aanpassingen aan de schuifdeur van de werkplaats, het goed mogelijk is de werkplaats in- en uit te rijden met het in de rapportage genoemde materieel van [appellante sub 2].

Gezien de bevindingen in de rapportage van Taurus, is de Afdeling van oordeel dat de minister zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het bedrijf van [appellante sub 2] voldoende bereikbaar blijft voor haar bedrijfsverkeer. Daarbij betreft de Afdeling dat [appellante sub 2] niet aan de hand van concrete gegevens aannemelijk heeft gemaakt dat deze rapportage zulke gebreken of leemtes in kennis vertoont dat de minister zich niet op deze rapportage heeft mogen baseren.

58.5. Waar [appellante sub 2] stelt dat de tijdelijke werkstrook leidt tot een onaanvaardbare beperking van de bereikbaarheid van haar bedrijf, heeft de minister erop gewezen dat sprake is van beperkt gebruik van deze werkstrook en dat er hooguit gedurende enkele weken sprake kan zijn van een volledige afsluiting. Uitsluitend een klein gedeelte aan de westzijde van de werkstrook parallel aan de Vossenbosweg zal mogelijk voor langere termijn voorzien worden van een tijdelijke damwand ten behoeve van de aanpassing van de onderdoorgang. Volgens de minister zullen met [appellante sub 2] en de aannemer afspraken worden gemaakt over het kunnen continueren van de bedrijfsvoering. Gelet op de toelichting van de minister en gezien de beperkte duur van het gebruik van de werkstroken, is de Afdeling van oordeel dat wat betreft het gebruik van de tijdelijke werkstrook, de minister in redelijkheid het belang bij de verlegging van de N35 zwaarder heeft kunnen laten wegen dan de door [appellante sub 2] genoemde belangen. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de minister heeft toegezegd dat daar waar sprake is van schade die het bedrijf lijdt als gevolg van het gebruik van de werkstroken, deze schade voor vergoeding in aanmerking komt.

58.6. Voor zover [appellante sub 2] stelt dat er geen zekerheid bestaat of zij haar bedrijfsvoering kan continueren op het aangeboden buurperceel, stelt de Afdeling voorop dat de minister bij de vaststelling van een tracébesluit de gevolgen van het tracébesluit voor nabijgelegen grondeigenaren en ondernemers, onder meer als gevolg van verwerving van de voor het tracébesluit benodigde gronden, moet onderzoeken en in zijn belangenafweging moet betrekken. Anders dan [appellante sub 2] stelt, is niet vereist dat al voor de vaststelling van het tracébesluit overeenstemming wordt bereikt over bijvoorbeeld vergoeding van de schade die een belanghebbende ten gevolge van het tracébesluit lijdt of zal lijden, dan wel dat al overeenstemming wordt bereikt over bijvoorbeeld de minnelijke verwerving van gronden. In dit geval heeft de minister toegelicht dat het buurperceel nu in eigendom is van de Staat en dat beoogd is het buurperceel aan [appellante sub 2] aan te bieden ter compensatie van het verlies van haar gronden. Verder heeft de minister gesteld dat het college van burgemeester en wethouders van Wierden besloten heeft om onder voorwaarden in principe medewerking te verlenen aan het toestaan van bedrijfsactiviteiten van [appellante sub 2] op het buurperceel. De minister heeft daarbij ter zitting aangegeven dat [appellante sub 2] voor eventuele schadevergoeding in aanmerking kan komen op grond van artikel 22 van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 16 van het tracébesluit indien zal blijken dat het bedrijf op het buurperceel niet of niet adequaat kan functioneren.

58.7. Gelet op het voorgaande heeft de minister zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat geen sprake is van zo'n schade voor de bedrijfsvoering van [appellante sub 2], dat het belang bij het voorkomen van deze schade bij de afweging van de betrokken belangen zwaarder zou moeten

wegen dan het algemene belang dat gediend is bij de verlegging van de N35. Hierbij betreft de Afdeling dat in artikel 16 van het tracébesluit een regeling is opgenomen voor de afhandeling van deze schade in de vorm van nadeelcompensatie. De minister heeft daarom in zoverre in redelijkheid het tracébesluit kunnen vaststellen.

Het betoog faalt.

VERZOEKEN OM SCHADEVERGOEDING

59. [appellant sub 10] en Wijkvereniging Nijverdal-Oost hebben in hun beroepschrift verzocht om een schadevergoeding op grond van artikel 8:88 van de Awb. Zij hebben ter zitting naar voren gebracht dat ze bedoelen de schade door waardevermindering van hun woningen. Wijkvereniging Nijverdal-Oost bedoelt ook de eventuele schade aan woningen in de wijk vanwege de aanlegwerkzaamheden. Ter zitting is besproken dat deze schade zich feitelijk pas zal voordoen wanneer het tracébesluit rechtmatig wordt geoordeeld en wordt uitgevoerd. Het gaat dan niet om schade als gevolg van een onrechtmatig besluit, zoals geregeld in artikel 8:88 van de Awb, maar om schade als gevolg van een rechtmatig besluit, nadeelcompensatie dus. Om deze schade vergoed te kunnen krijgen, moeten [appellant sub 10] en Wijkvereniging Nijverdal-Oost een verzoek om nadeelcompensatie indienen bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Dit volgt uit artikel 22 van de Tracéwet in samenhang bezien met artikel 16 van het tracébesluit en de sinds 1 januari 2019 geldende Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019. In artikel 16 van het tracébesluit wordt overigens verwezen naar de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014. Deze oude beleidsregel is van toepassing op de verzoeken die zijn ingediend vóór 1 januari 2019. De regeling heeft afzonderlijke procedures en eigen rechtsbeschermingsmogelijkheden. In de beleidsregel staat bijvoorbeeld aan welke eisen het verzoek moet voldoen en daarin zijn ook procedurebepalingen opgenomen. Deze verzoeken kunnen in deze procedure over de beoordeling van de rechtmatigheid van het tracébesluit niet aan de orde komen.

60. [appellant sub 4] verzoekt om nadeelcompensatie in verband met het annuleren van een geluidwal in de buurt van zijn woning. Hij voert aan daarom zelf op zijn perceel voorzieningen te hebben moeten treffen. Hij stelt dat zijn schade bestaat uit de kosten van de aanleg van een grondwal met beplanting, de realisering van een tuinpriël en een zitkuil ter beperking van de geluidsbelasting en waardevermindering van zijn onroerend goed als gevolg van het tracébesluit. Ter onderbouwing van zijn schade verwijst hij naar het schadeoverzicht in bijlage 32 bij zijn beroepschrift.

60.1. Waar [appellant sub 4] verzoekt om schadevergoeding vanwege waardevermindering van zijn woning, gaat het om een verzoek om nadeelcompensatie dat niet inhoudelijk in deze procedure kan worden behandeld. De Afdeling verwijst naar wat daarover hiervoor onder 59 is overwogen.

60.2. Waar [appellant sub 4] verzoekt om vergoeding van de kosten die hij heeft gemaakt voor het aanpassen van zijn tuin in verband met het annuleren van een geluidwal in de buurt van zijn woning, overweegt de Afdeling dat [appellant sub 4] niet duidelijk heeft gemaakt op grond waarvan deze kosten voor vergoeding in aanmerking zouden moeten komen.

Voor zover hij doelt op een schadevergoeding op grond van artikel 8:88 van de Awb overweegt de Afdeling dat de door [appellant sub 4] gestelde schadeoorzaak, het annuleren van een geluidwal, gelet ook op wat hiervoor onder 25.1 is overwogen geen schadeoorzaak is als bedoeld in artikel 8:88, eerste lid, van de Awb. De gestelde schadeoorzaak maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit. De Afdeling is dan ook in zoverre niet bevoegd van het verzoek om schadevergoeding kennis te nemen.

CONCLUSIE

61. Gelet op wat hiervoor onder 7 tot en met 7.3 is overwogen is het beroep van [appellant sub 18] niet-ontvankelijk.

61.1. Gelet op de aard van het onder 48.5 tot en met 48.7 geconstateerde gebrek, zijn de overige beroepen gegrond. Het bestreden besluit dient te worden vernietigd wegens strijd met artikel 13, achtste lid, van de Tracéwet, gelezen in samenhang met artikel 2.8 van de Wnb. De minister heeft ter zitting naar voren gebracht dat vanwege de mogelijke inhoudelijke beoordeling door de Afdeling van de betogen over de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden en de mogelijke gevolgen daarvan in de uitspraak al voorbereidingen zijn getroffen voor het nemen van een wijzigingstracébesluit. Ook zijn aanvullende afspraken met het provinciaal bestuur hierover gemaakt. Onderdeel van de zo nodig te zetten stappen is het doen van nader onderzoek. Daarom heeft de Afdeling geen aanleiding gezien om verder in te gaan op de overige beroepsgronden die rechtstreeks te maken

hebben met dit nader te onderzoeken natuuraspect. Wel heeft de Afdeling uit een oogpunt van definitieve geschilbeslechting aanleiding gezien om in te gaan op de overige beroepsgronden in deze procedure, omdat dat van belang kan zijn voor de inhoud van het wijzigingstracébesluit.

PROCESKOSTEN

62. De minister dient op na te melden wijze ten aanzien van de beroepen van [appellanten sub 5], [appellante sub 2], Wijkvereniging Nijverdal-Oost, [appellant sub 10] en [appellant sub 12] tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

62.1. Ten aanzien van de beroepen van [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6], [appellant sub 7] en anderen, Wijkvereniging de Kruidenwijk, [appellant sub 11], [appellant sub 13], [appellant sub 14], [appellant sub 15] en [appellant sub 16] en anderen is niet gebleken van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen.

Ten aanzien van de door [appellant sub 9] gevraagde proceskosten in de vorm van gemaakte verblijfkosten, ziet de Afdeling geen aanleiding om de minister tot vergoeding van deze proceskosten te veroordelen. Daartoe overweegt de Afdeling dat [appellant sub 9] niet heeft aangetoond dat deze kosten ook daadwerkelijk zijn gemaakt.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart zich onbevoegd om van het verzoek om schadevergoeding van [appellant sub 4] kennis te nemen;
- II. verklaart het beroep van [appellant sub 18] niet-ontvankelijk;
- III. verklaart de beroepen van [appellant sub 1], [appellante sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5A] en [appellant sub 5B], [appellant sub 6], [appellant sub 7] en anderen, Wijkvereniging de Kruidenwijk, [appellant sub 9], [appellant sub 10], [appellant sub 11], [appellant sub 12], [appellant sub 13], [appellant sub 14], [appellant sub 15], [appellant sub 16] en anderen en Wijkvereniging Nijverdal-Oost gegrond;
- IV. vernietigt het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 19 december 2018 tot vaststelling van het "Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden";
- V. veroordeelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat tot vergoeding van bij [appellante sub 2] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.104,61 (zegge: elfhonderdvier euro en eenenzestig cent), waarvan € 1.050,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;
veroordeelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat tot vergoeding van bij mevrouw [appellant sub 5A] en de heer [appellant sub 5B] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.104,61 (zegge: elfhonderdvier euro en eenenzestig cent), waarvan € 1.050,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;
veroordeelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat tot vergoeding van bij [appellant sub 10] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 101,92 (zegge: honderdeen euro en tweeënnegentig cent);
veroordeelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat tot vergoeding van bij [appellant sub 12] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.050,00 (zegge: duizendvijftig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;
veroordeelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat tot vergoeding van bij Wijkvereniging Nijverdal-Oost in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 115,80 (zegge: honderdvijftien euro en tachtig cent);
- VI. gelast dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan elk van de volgende (groepen) appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht vergoedt (voor groepen van twee of meer appellanten geldt dat bij betaling aan één van hen de minister aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan):
 - a. ten bedrage van € 174,00 (zegge: honderdvierenzeventig euro):
- [appellant sub 1],

- [appellant sub 3],
 - [appellant sub 4],
 - [appellant sub 5A] en [appellant sub 5B],
 - [appellant sub 6],
 - [appellant sub 7] en anderen,
 - [appellant sub 9],
 - [appellant sub 10],
 - [appellant sub 11],
 - [appellant sub 12],
 - [appellant sub 13],
 - [appellant sub 14],
 - [appellant sub 15],
 - [appellant sub 16] en anderen;
- b. ten bedrage van € 345,00 (zegge: driehonderdvijfenveertig euro):

- [appellante sub 2],
- Wijkvereniging de Kruidenwijk,
- Wijkvereniging Nijverdal-Oost.

Aldus vastgesteld door mr. E. Helder, voorzitter, en mr. F.D. van Heijningen en mr. D.A. Verburg, leden, in tegenwoordigheid van mr. D. Tieleman, griffier.

De voorzitter is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

Uitgesproken in het openbaar op 30 december 2020

817-590.

BIJLAGE

De regelgeving in deze bijlage is de regelgeving geldend op het moment van het nemen van het bestreden besluit, tenzij anders vermeld. De regelgeving in deze bijlage staat in de volgende volgorde:

- Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (m.e.r-richtlijn)
- Algemene wet bestuursrecht (Awb)
- Wet van 25 januari 2017 tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Crisis- en herstelwet in verband met de uitvoering van Richtlijn 2014/52/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2014, L124) (Implementatiewet)
- Crisis- en herstelwet (Chw)
- Wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten (Wijzigingswet)
- Besluit van de minister van infrastructuur en milieu van 13 december 2012, nr. IENM/BSK-2012/242707, houdende aanwijzing van projecten als bedoeld in artikel III, tweede lid, van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten
- Tracéwet

- Wet milieubeheer
- Wet natuurbescherming
- Besluit geluid milieubeheer
- Tracébesluit

Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (m.e.r.-richtlijn)

Artikel 5

1. Bij projecten die krachtens artikel 4 moeten worden onderworpen aan een milieueffectbeoordeling overeenkomstig dit artikel en artikelen 6 tot en met 10, treffen de lidstaten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de opdrachtgever in passende vorm de in bijlage IV bedoelde informatie verstrekt, voor zover:

a. de lidstaten deze informatie van belang achten in een bepaald stadium van de vergunningsprocedure en voor de specifieke kenmerken van een bepaald project of projecttype en van de milieuaspecten die hierdoor kunnen worden beïnvloed;

b. de lidstaten onder meer op grond van de bestaande kennis en beoordelingsmethoden, menen dat redelijkerwijs van een opdrachtgever mag worden verlangd dat hij die informatie verzamelt.

2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat, indien de opdrachtgever daarom verzoekt voordat hij een aanvraag om een vergunning indient, de bevoegde instantie advies uitbrengt over de door de opdrachtgever overeenkomstig lid 1 te verstrekken informatie. De bevoegde instantie raadpleegt de opdrachtgever en de in artikel 6, lid 1, bedoelde instantie voordat zij haar advies uitbrengt. Het feit dat de instantie overeenkomstig dit lid een advies heeft uitgebracht, belet haar niet om vervolgens mee informatie van de opdrachtgever te verlangen.

De lidstaten kunnen de bevoegde instanties verplichten om een dergelijk advies te verstrekken, ongeacht of de opdrachtgever daarom verzoekt of niet.

3. De informatie die de opdrachtgever overeenkomstig lid 1 moet verstrekken, moet ten minste het volgende bevatten:

a. een beschrijving van het project met informatie over vestigingsplaats, ontwerp en omvang van het project;

b. een beschrijving van de beoogde maatregelen om aanzienlijke nadelige effecten te vermijden, te beperken en zo nodig te verhelpen.

c. de nodige gegevens om de voornaamste milieueffecten die het project vermoedelijk zal hebben, te kunnen bepalen en beoordelen;

d. een schets van de voornaamste alternatieven die de opdrachtgever heeft onderzocht, met opgave van de voornaamste motieven voor zijn keuze met inachtneming van de milieueffecten;

e. een niet-technische samenvatting van de onder a tot en met d bedoelde gegevens.

4. Zo nodig zorgen de lidstaten ervoor dat instanties die over relevante informatie beschikken, in het bijzonder gelet op artikel 3, deze informatie ter beschikking stellen aan de opdrachtgever.

Algemene wet bestuursrecht (Awb)

Artikel 2:4

1. Het bestuursorgaan vervult zijn taak zonder vooringenomenheid.

[...].

Artikel 3:4

1. [...].

2. De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

Artikel 3:11

1. Het bestuursorgaan legt het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage.
2. Artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur is van overeenkomstige toepassing. Indien op grond daarvan bepaalde stukken niet ter inzage worden gelegd, wordt daarvan mededeling gedaan.
3. Tegen vergoeding van ten hoogste de kosten verstrekt het bestuursorgaan afschrift van de ter inzage gelegde stukken.
4. De stukken liggen ter inzage gedurende de in artikel 3:16, eerste lid, bedoelde termijn.

Artikel 3:15

1. Belanghebbenden kunnen bij het bestuursorgaan naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze over het ontwerp naar voren brengen.
2. Bij wettelijk voorschrift of door het bestuursorgaan kan worden bepaald dat ook aan anderen de gelegenheid moet worden geboden hun zienswijze naar voren te brengen.
3. Indien het een besluit op aanvraag betreft, stelt het bestuursorgaan de aanvrager zo nodig in de gelegenheid te reageren op de naar voren gebrachte zienswijzen.
4. Indien het een besluit tot wijziging of intrekking van een besluit betreft, stelt het bestuursorgaan degene tot wie het te wijzigen of in te trekken besluit is gericht zo nodig in de gelegenheid te reageren op de naar voren gebrachte zienswijzen.

Artikel 3:16

1. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen en het uitbrengen van adviezen als bedoeld in afdeling 3.3, bedraagt zes weken, tenzij bij wettelijk voorschrift een langere termijn is bepaald.
2. De termijn vangt aan met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd.
3. Op schriftelijk naar voren gebracht zienswijzen zijn de artikelen 6:9, 6:10 en 6:15 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 6:13

Geen beroep bij de bestuursrechter kan worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijzen als bedoeld in artikel 3:15 naar voren heeft gebracht, geen bezwaar heeft gemaakt of geen administratief beroep heeft ingesteld.

Artikel 6:22

Een besluit waartegen bezwaar is gemaakt of beroep is ingesteld kan, ondanks schending van een geschreven of ongeschreven rechtsregel of algemeen rechtsbeginsel door het orgaan dat op het bezwaar of beroep beslist in stand worden gelaten indien aannemelijk is dat de belanghebbenden daardoor niet zijn benadeeld.

Artikel 8:1

Een belanghebbende kan tegen een besluit beroep instellen bij de bestuursrechter.

Artikel 8:6

1. Het beroep kan worden ingesteld bij de rechtbank, tenzij een andere bestuursrechter bevoegd is ingevolge hoofdstuk 2 van de bij deze wet behorende Bevoegdheidsregeling bestuursrechtspraak dan wel ingevolge een ander wettelijk voorschrift.
2. Bij elk van de bestuursrechters, genoemd in hoofdstuk 2 van de bij deze wet behorende Bevoegdheidsregeling bestuursrechtspraak, kan beroep worden ingesteld tegen een besluit waarover die rechter in hoger beroep oordeelt, indien hij toepassing heeft gegeven aan artikel 8:113, tweede lid.

Artikel 8:69a

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

Artikel 8:88

1. De bestuursrechter is bevoegd op verzoek van een belanghebbende een bestuursorgaan te veroordelen tot vergoeding van schade die de belanghebbende lijdt of zal lijden als gevolg van:

- a. een onrechtmatig besluit;
- b. een andere onrechtmatige handeling ter voorbereiding van een onrechtmatig besluit;
- c. het niet tijdig nemen van een besluit;
- d. een andere onrechtmatige handeling van een bestuursorgaan waarbij een persoon als bedoeld in artikel 8:2, eerste lid, onder a, zijn nagelaten betrekkingen of zijn rechtverkrijgenden belanghebbende zijn.

2. Het eerste lid is niet van toepassing indien het besluit van beroep bij de bestuursrechter is uitgezonderd.

Artikel 8:91

1. Indien het verzoek wordt gedaan gedurende het beroep tegen of het hoger beroep omtrent het schadeveroorzakende besluit, wordt het ingediend bij de bestuursrechter waarbij het beroep of het hoger beroep aanhangig is.

[...].

Bijlage 2: Bevoegdheidsregeling bestuursrechtspraak (artikelen 8:5, 8:6, 8:7, 8:105 en 8:106)

[...].

Hoofdstuk 2. Beroep in eerste aanleg bij een bijzondere bestuursrechter (artikelen 8:4, tweede lid, en 8:6)

Artikel 2. Beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Tegen een besluit, genomen op grond van een in dit artikel genoemd voorschrift of anderszins in dit artikel omschreven, kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State.

Algemene wet bestuursrecht: artikel 5:32, voor zover het besluit betrekking heeft op de handhaving van het bepaalde bij of krachtens de in artikel 20.3, eerste lid, van de Wet milieubeheer bedoelde wetten of wettelijke bepalingen dan wel de Ontgrondingenwet

[...]

Tracéwet

[...].

Wet van 25 januari 2017 tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Crisis- en herstelwet in verband met de uitvoering van Richtlijn 2014/52/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2014, L124) (Implementatiewet)

Artikel III

De hoofdstukken 7 en 14 van de Wet milieubeheer en artikel 1.11 van de Crisis- en herstelwet, zoals die luiden voor 16 mei 2017, blijven van toepassing op de voorbereiding van een besluit als bedoeld in artikel 7.2, derde en vierde lid, van de Wet milieubeheer totdat het besluit onherroepelijk is geworden, waarvoor voor 16 mei 2017:

- a. de procedure voor een mer-beoordeling is gestart op grond van artikel 7.16 van de Wet milieubeheer zoals dat artikel luidde voor die datum;
- b. een kennisgeving is gedaan als bedoeld in artikel 7.19, vierde lid, van de Wet milieubeheer zoals dat artikel luidde voor die datum;
- c. voor de reikwijdte en het detailniveau:

1 een verzoek is gedaan op grond van artikel 7.24, tweede lid, van de Wet milieubeheer;

2 een advies is uitgebracht op grond van artikel 7.24, derde lid, van de Wet milieubeheer; of

3 door het bevoegd gezag een kennisgeving, als bedoeld in artikel 7.27, derde lid, van de Wet milieubeheer is gedaan; of

d. een milieueffectrapport ter inzage is gelegd.

Crisis- en herstelwet (Chw)

Afdeling 1. Toepassingsbereik van dit hoofdstuk

Artikel 1.1

1. Afdeling 2 is van toepassing op:

a. alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage I bij deze wet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten dan wel voor de in bijlage II bij deze wet bedoelde ruimtelijke en infrastructurele projecten;

b. bestemmingsplannen als bedoeld in artikel 2.3, eerste lid, alsmede de voor de uitvoering van de projecten waarop de bestemmingsplannen betrekking hebben vereiste besluiten en de voor de uitvoering van maatregelen of werken als bedoeld in artikel 2.3, tweede lid, onderdelen b en c, vereiste besluiten, en

c. projectuitvoeringsbesluiten als bedoeld in artikel 2.10, eerste lid.

2. Afdeling 3 is van toepassing op de in bijlage II bij deze wet bedoelde ruimtelijke in infrastructurele projecten en op krachtens artikel 2.18 aangewezen projecten.

Artikel 1.6a

Na afloop van de termijn voor het instellen van beroep kunnen geen beroepsgronden meer worden aangevoerd.

Afdeling 3. Milieueffectrapport

Artikel 1.11

1. Indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt opgesteld ten behoeve van een besluit, is artikel 7.23, eerste lid, aanhef en onder d, van die wet niet van toepassing voor zover het de locatie of het tracé van de activiteiten betreft als er aan dat besluit een plan als bedoeld in artikel 7.2, tweede lid, van de Wet milieubeheer ten grondslag ligt waarin een locatie of tracé is aangewezen en voor dat plan een milieueffectrapport is gemaakt waarin alternatieven voor die locatie of dat tracé zijn onderzocht.

2. In afwijking van artikel 7.32, vijfde lid, van de Wet milieubeheer kan het bevoegd gezag de Commissie voor de milieueffectrapportage, bedoeld in artikel 2.17 van die wet, in de gelegenheid stellen advies uit te brengen over het milieueffectrapport.

Artikel 1.11 (zoals dat luidde vóór 16 mei 2017)

1. Indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt opgesteld ten behoeve van een besluit is:

a. artikel 7.23 van die wet voor zover dat regels stelt over alternatieven voor de voorgenomen activiteit, niet van toepassing;

b. artikel 7.32, vijfde lid, van die wet niet van toepassing.

2. Indien door degene die de betreffende activiteit wil ondernemen, ten behoeve van de voorbereiding van het besluit waarvoor op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt gemaakt, onderzoek is verricht naar de gevolgen voor het milieu die alternatieven van de voorgenomen activiteit kunnen hebben, bevat dat milieueffectrapport een schets van de voornaamste alternatieven die zijn onderzocht en van de mogelijke gevolgen voor het milieu daarvan, met een motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven.

Artikel 5.10

1. Deze wet vervalt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

2. Indien het eerste besluit ter uitvoering van een project waarop deze wet van toepassing was, is genomen voor het in het eerste lid bedoelde tijdstip blijft deze wet vanaf dat tijdstip van toepassing op latere besluiten of handelingen ter uitvoering van datzelfde project.

3. Deze wet blijft vanaf het in het eerste lid bedoelde tijdstip van toepassing op:

a. ontwikkelingsgebieden ten aanzien waarvan voor het in het eerste lid bedoelde tijdstip een gebiedsontwikkelingsplan dan wel bestemmingsplan als bedoeld in artikel 2.3 is vastgesteld;

b. experimenten als bedoeld in artikel 2.4 die voor het in het eerste lid bedoelde tijdstip zijn aangewezen overeenkomstig dat artikel;

c. de uitvoering van projecten als bedoeld in artikel 2.9, eerste lid, indien ten aanzien van dat project voor het in het eerste lid bedoelde tijdstip een besluit als bedoeld in artikel 2.10, eerste lid, is genomen, en

d. de uitvoering van krachtens artikel 2.18 aangewezen projecten, indien ten aanzien van die projecten voor het in het eerste lid bedoelde tijdstip aan de structuurvisie, bedoeld in artikel 2.19, eerste lid, de in artikel 2.20, tweede lid, bedoelde verklaringen zijn gehecht.

Artikel 5.10 (zoals dat luidde vóór 25 mei 2013)

1. Deze wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip en vervalt met ingang van 1 januari 2014. De artikelen 3.6 en 3.25 werken terug tot en met 1 juli 2008 respectievelijk tot en met 15 juni 2009.

2. Indien het eerste besluit ter uitvoering van een project waarop deze wet van toepassing was, is genomen voor 1 januari 2014 blijft deze wet na 31 december 2013 van toepassing op latere besluiten of handelingen ter uitvoering van datzelfde project.

3. Deze wet blijft na 31 december 2013 van toepassing op:

a. ontwikkelingsgebieden ten aanzien waarvan voor 1 januari 2014 een gebiedsontwikkelingsplan als bedoeld in artikel 2.3 is vastgesteld;

b. experimenten als bedoeld in artikel 2.4 die voor 1 januari 2014 zijn aangewezen overeenkomstig dat artikel;

c. de uitvoering van projecten als bedoeld in artikel 2.9, eerste lid, indien ten aanzien van die projecten voor 1 januari 2014 een besluit als bedoeld in artikel 2.10, eerste lid, is genomen, en

d. de uitvoering van krachtens artikel 2.18 aangewezen projecten, indien ten aanzien van die projecten voor 1 januari 2014 aan de structuurvisie, bedoeld in artikel 2.19, eerste lid, de in artikel 2.20, tweede lid, bedoelde verklaringen zijn gehecht.

Bijlage II. Ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste en tweede lid

II
E. Wegprojecten

№.	Wegnummer	Omschrijving project	Zand van het project
11.	N30	Tussen Zwolle en <u>Wylhem</u> en tussen Nijverdall en Wierden	Aanlegwijziging

Wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten (Wijzigingswet)

Artikel III

1. Indien door Onze Minister een beslissing is genomen op grond van artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet, zoals dat artikel luidde voor de inwerkingtreding van deze wet, zijn hoofdstuk II, artikel 9, eerste lid, voor zover het de termijnstelling betreft, en artikel 10, vierde lid, van Tracéwet, zoals die luiden na de inwerkingtreding van deze wet, niet van toepassing op het desbetreffende project.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op door Onze Minister binnen een jaar na inwerkingtreding van deze wet aan te wijzen projecten waarvoor de in het eerste lid bedoelde beslissing nog niet is genomen maar waarvan de verkenning zich reeds in gevorderd stadium bevindt.

3. Ten aanzien van een tracébesluit waarvoor een ontwerp voor de inwerkingtreding van deze wet ter inzage is gelegd, is artikel 10, eerste lid, onderdeel f, en artikel 23 van de Tracéwet, zoals deze luiden na inwerkingtreding van deze wet, niet van toepassing.

Besluit van de minister van infrastructuur en milieu van 13 december 2012, nr. IENM/BSK-2012/242707, houdende aanwijzing van projecten als bedoeld in artikel III, tweede lid, van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten

1. [...].

2. De navolgende projecten aan te wijzen:

a. hoofdwegen

[...]

N35 Wierden-Nijverdal

[...].

Tracéwet

Hoofdstuk II Trajectnota en standpunt (zoals dat luidde vóór 1 januari 2012)

[...].

Artikel 4 (zoals dat luidde vóór 1 januari 2012)

1. Een trajectnota bevat ten minste de volgende onderdelen:

[...]

e. het tracé van de hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg, zo mogelijk uitgewerkt in een of meer varianten, waarbij voor elke variant de mogelijkheid van een verschuiving van de as van de tracé van ten hoogste 100 meter aan elke zijde en van een verschuiving van ten hoogste twee meter naar boven of naar beneden is open gelaten, alsmede een beschrijving van de kenmerken van die varianten;

[...]

h. een beschrijving van de voor- en nadelen van de onder d bedoelde alternatieven en de onder e bedoelde varianten;

[...]

3. Bij de toepassing van het eerste lid onder e wordt ter voldoening aan artikel 1, eerste lid onder h, onder 1, gebruik gemaakt van een of meer detailkaarten met een schaal van ten minste 1:10 000 en van een of meer overzichtskaarten met een schaal van ten minste 1:50 000.

[...].

Artikel 10

1. [...]

2. Het tracébesluit inzake de aanleg of wijziging van een hoofdweg bevat, voor zover van toepassing, voorts:

1. [...]

2. de beslissing tot het vaststellen of het wijzigen van een geluidproductieplafond indien aanleg of wijziging zou leiden tot overschrijding van het geldende productieplafond, alsmede referentiepunten ingeval van aanleg of ingeval van verplaatsing van referentiepunten;

c. [...].

Artikel 11

1. Op de voorbereiding van het tracébesluit is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen naar voren kunnen worden gebracht door een ieder.
2. Bij de voorbereiding van het tracébesluit betreft Onze Minister de betrokken bestuursorganen van gemeenten, provincies en waterschappen.
3. Onze Minister zendt het ontwerp-tracébesluit aan:
 - a. de betrokken bestuursorganen;
 - b. de beheerder van de spoorweg, indien het betrekking heeft op een landelijke spoorweg.

Artikel 13

1. [...]

7. Artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming is niet van toepassing op handelingen waarop het tracébesluit betrekking heeft.

8. Indien handelingen waarop het tracébesluit betrekking heeft de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied als bedoeld in de Wet natuurbescherming kunnen verslechteren of een significant verstoring effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, gelet op de instandhoudingsdoelstelling voor dat gebied, wordt het tracébesluit uitsluitend vastgesteld indien is voldaan aan artikel 2.8 van die wet.

9. Het zevende en achtste lid zijn niet van toepassing indien ten aanzien van het project of de andere handeling waarop het tracébesluit betrekking heeft, is voldaan aan artikel 2.9, eerste, tweede, derde of vijfde lid, van de Wet natuurbescherming.

Artikel 22

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

2. Afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening blijft buiten toepassing voor zover de belanghebbende met betrekking tot de schade een beroep doet of kan doen op een schadevergoeding als bedoeld in het eerste lid.

3. Bij regeling van Onze minister kunnen regels worden gesteld omtrent de indiening en afhandeling van een verzoek om schadevergoeding.

Wet milieubeheer

Artikel 5.12

1. Onze minister stelt, in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal, met betrekking tot een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde die op of na het daarbij behorende tijdstip wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, een programma vast dat gericht is op het bereiken van die grenswaarde. Het programma heeft betrekking op een daarbij aan te geven periode van vijf jaar.

(...).

10. Onze Minister kan, in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal, het programma, bedoeld in het eerste lid, ambtshalve wijzigen indien naar zijn oordeel:

- a. uit de rapportages, bedoeld in artikel 5.14, naar voren komt dat de in dat programma opgenomen gegevens omtrent de effecten op de luchtkwaliteit van in het programma genoemde of beschreven ontwikkelingen, voorgenomen besluiten of maatregelen, niet of niet langer in redelijkheid kunnen worden gehanteerd bij de uitoefening van de in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder c of d, juncto het tweede lid van dat artikel, bedoelde bevoegdheden en de toepassing van de daar bedoelde wettelijke voorschriften;

- b. het programma, de periode waarop het betrekking heeft of de daarin genoemde of beschreven ontwikkelingen, voorgenomen besluiten of maatregelen om andere redenen wijziging behoeven.

Het achtste lid is van overeenkomstige toepassing.

11. (...)

12. Binnen een gebied als bedoeld in het derde lid kunnen bestuursorganen die het aangaat, na een daartoe strekkende melding aan Onze Minister, een of meer in het programma genoemde of beschreven maatregelen, ontwikkelingen of besluiten wijzigen of vervangen, of een of meer maatregelen, ontwikkelingen of besluiten aan het programma toevoegen, indien bij de betreffende melding aannemelijk wordt gemaakt dat die gewijzigde, vervangende of nieuwe maatregelen, ontwikkelingen of besluiten per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het programma. Bij de melding wordt aangegeven welke maatregelen, ontwikkelingen of besluiten het betreft, welke samenhang er tussen die maatregelen, ontwikkelingen of besluiten is en op welke termijn een maatregel wordt getroffen of een besluit genomen en worden de effecten op de luchtkwaliteit met toepassing van de artikelen 5.19 en 5.20 en de daarop berustende bepalingen aangegeven. Het negende lid is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5.14

De daartoe in een programma als bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, of 5.13, eerste lid, aangewezen bestuursorganen rapporteren jaarlijks voor 1 juli aan Onze Minister over de voortgang en uitvoering van een programma en de daarin opgenomen maatregelen, ontwikkelingen en besluiten, alsmede over de effecten daarvan op de luchtkwaliteit.

Artikel 5.16

1. Bestuursorganen maken bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift, welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van een of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk:

(...)

d. dat een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, vastgesteld programma.

2. De in het eerste lid bedoelde bevoegdheden of wettelijke voorschriften zijn de bevoegdheden en wettelijke voorschriften, bedoeld in:

(...);

d. artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet;

(...)

3. Bij de uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift als bedoeld in het eerste lid, aanhef en onder c of d, gedurende de periode waar een programma als bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, of 5.13, eerste lid, betrekking op heeft, vindt met betrekking tot de effecten van de desbetreffende ontwikkeling of het desbetreffende besluit op de luchtkwaliteit geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats voor een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde voor die periode, noch voor enig jaar daarna.

Artikel 7.2

1. Bij algemene maatregel van bestuur worden de activiteiten aangewezen:

a. die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu;

b. ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

[...].

Artikel 7.23

1. Een milieueffectrapport bevat ten minste:

a. een beschrijving van de activiteit met informatie over de locatie, het ontwerp, de omvang en andere relevante kenmerken van de activiteit;

- b. een beschrijving van de, zonder de onder c. bedoelde maatregelen, waarschijnlijk belangrijke gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben;
- c. een beschrijving van de kenmerken van de activiteit en, voor zover van toepassing, de geplande maatregelen om de waarschijnlijk belangrijke nadelige gevolgen te vermijden, te voorkomen of te beperken en, indien mogelijk, te compenseren;
- d. een beschrijving van de redelijke alternatieven, die relevant zijn voor de activiteit en de specifieke kenmerken ervan, met opgave van de belangrijkste motieven voor de gekozen optie, in het licht van de milieueffecten van de activiteit;
- e. een niet-technische samenvatting van de gegevens, bedoeld onder a tot en met d; en
- f. alle aanvullende informatie, bedoeld in bijlage IV van de mer-richtlijn, die van belang is voor de specifieke kenmerken van een bepaalde activiteit of activiteitstype en voor de milieuaspecten die hierdoor kunnen worden beïnvloed.

[...].

Artikel 7.27

1. [...].

2. Zo spoedig mogelijk na ontvangst van de mededeling, bedoeld in het eerste lid, dan wel alvorens het milieueffectrapport op te stellen, indien het bevoegd gezag degene is die de activiteit wil ondernemen, raadpleegt het bevoegd gezag de adviseurs en de bestuursorganen die ingevolge het wettelijk voorschrift waarop het besluit berust bij de voorbereiding van het besluit worden betrokken, over de reikwijdte en het detailniveau van de informatie die is gericht op wat relevant is voor het besluit en die op grond van artikel 7.23 in het milieueffectrapport moet worden opgenomen.

3. Zo spoedig mogelijk na ontvangst van de mededeling dan wel na het opvatten van het voornemen door het bevoegd gezag, maar uiterlijk op het moment dat het toepassing geeft aan het tweede lid, geeft het bevoegd gezag kennis van het voornemen, bedoeld in het eerste lid, dan wel van zijn eigen voornemen, met overeenkomstige toepassing van artikel 3:12, eerste en tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

4. In de kennisgeving wordt vermeld:

- a. dat stukken betreffende het voornemen openbaar zullen worden gemaakt, en waar en wanneer,
- b. dat er gelegenheid wordt geboden zienswijzen over het voornemen naar voren te brengen, aan wie, op welke wijze en binnen welke termijn, en
- c. of de commissie of een andere onafhankelijke instantie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen over het voornemen.

5. De kennisgeving, bedoeld in het derde lid, vindt in ieder geval plaats in het door het bevoegd gezag uitgegeven provinciaal blad, gemeenteblad, waterschapsblad of publicatieblad van een gemeenschappelijke regeling. Als het bevoegd gezag tot de centrale overheid behoort of geen eigen publicatieblad uitgeeft, vindt de kennisgeving plaats in de Staatscourant. De openbaarmaking van de stukken, bedoeld in het vierde lid, onder a, vindt plaats in hetzelfde blad of op een andere geschikte elektronische wijze.

6. In de kennisgeving wordt voorts vermeld indien het milieueffectrapport betrekking heeft op een krachtens artikel 7.2, derde of vierde lid, aangewezen besluit en voor de daarin voorgenomen, krachtens het eerste lid, onder a, van dat artikel aangewezen, activiteit een passende beoordeling moet worden gemaakt in verband met de mogelijke significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied, bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet natuurbescherming: dat voor de activiteit een passende beoordeling moet worden gemaakt in verband met de mogelijke significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied, bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet natuurbescherming.

7. [...].

Artikel 11.1

1. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

[...];

geluidplafondkaart: kaart met daarop aangegeven de wegen en spoorwegen, alsmede de geprojecteerde wegen en spoorwegen, waarop titel 11.3 en de daarop berustende bepalingen van toepassing zijn;

[...];

geluidproductieplafond: toegestane geluidproductie;

[...].

Artikel 11.2

1. Voor de toepassing van hoofdstuk 11 van deze wet en de daarop berustende bepalingen gelden de in de onderstaande tabel aangegeven voorkeurswaarden, maximale waarden en binnenwaarden, in dB.

Tabel voorkeurswaarden, maximale waarden en binnenwaarden

	Voorkeurswaarde	Maximale waarde	Binnenwaarde A	Binnenwaarde B
Wegen	55	65	55	55
Spoorwegen	55	65	55	55

2. De voorkeurswaarden en de maximale waarden hebben betrekking op de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten.

3. De binnenwaarde A is van toepassing op geluidsgevoelige ruimten van:

a. geluidsgevoelige objecten, voor zover deze zijn gelegen langs:

1. wegen die in gebruik zijn genomen op of na 1 januari 1982;
2. Spoorwegen die in gebruik zijn genomen op of na 1 juli 1987;

b. geluidsgevoelige objecten langs overige wegen of spoorwegen, indien voor de bouw van die objecten een bouwvergunning is afgegeven na 1 januari 1982.

4. De binnenwaarde B is van toepassing op geluidsgevoelige ruimten van andere geluidsgevoelige objecten dan bedoeld in het derde lid.

Artikel 11.20

De beheerder draagt zorg voor de naleving van de geluidproductieplafonds.

Artikel 11.22

1. De beheerder zendt voor 1 oktober van het kalenderjaar, volgend op het eerste kalenderjaar waarin dit hoofdstuk het gehele jaar van toepassing is, en vervolgens elk kalenderjaar voor 1 oktober, aan Onze Minister een verslag met betrekking tot de naleving van de geluidproductieplafonds in het voorafgaande kalenderjaar;

2. Onze Minister stelt het verslag, vergezeld van zijn bevindingen, voor een ieder langs elektronische weg beschikbaar.

3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot de gegevens die het verslag ten minste bevat.

4. Tot de in het derde lid bedoelde gegevens behoren in elk geval:

a. een vergelijking van de hoogte van de berekende geluidproductie op de referentiepunten met de geldende geluidproductieplafonds;

b. een overzicht van de weg- of baanvakken waar de berekende geluidproductie op een of meer referentiepunten 0,5 dB of minder onder het geldende geluidproductieplafond ligt;

c. een verantwoording van de validatie van de berekende waarden voor de referentiepunten, waarbij de validatie in ieder geval plaatsvindt middels steekproefsgewijze metingen door een onafhankelijke partij.

5. Onze Minister stelt nadere regels omtrent de wijze waarop de geluidproductie, bedoeld in het vierde lid, wordt berekend.

Artikel 11.29

1. Bij de voorbereiding van een besluit omtrent het vaststellen of wijzigen van een geluidproductieplafond neemt Onze Minister een geluidbeperkende maatregel niet in aanmerking, indien het treffen daarvan:

- a. financieel niet doelmatig is met betrekking tot het beperken van de geluidsbelasting van een of meer geluidsgevoelige objecten, dan wel
- b. stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard.

2. Het eerste lid, aanhef en onder a, is niet van toepassing, indien de beheerder Onze Minister uitdrukkelijk verzoekt om bij de besluitvorming rekening te houden met een door hem voorgestelde financieel niet doelmatige geluidbeperkende maatregel.

3. Op uitdrukkelijk verzoek van de beheerder houdt Onze Minister bij de voorbereiding van een besluit omtrent het vaststellen of wijzigen van een geluidproductieplafond rekening met een door de beheerder voorgestelde maatregel die niet is aangewezen als geluidbeperkende maatregel.

4. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld voor de toepassing van het criterium, bedoeld in het eerste lid, onder a.

Artikel 11.30

1. Onze Minister stelt een geluidproductieplafond op een zodanige waarde vast dat de geluidsbelasting vanwege de weg of spoorweg niet hoger is dan de hoogste van de volgende twee waarden:

- a. de voorkeurswaarde;
- b. de geluidsbelasting die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege de weg of spoorweg ondervinden bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds.

2. Bij wijziging wordt een geluidproductieplafond op een zodanige waarde vastgesteld dat de geluidsbelasting vanwege de weg of spoorweg niet hoger is dan de geluidsbelasting, die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege de weg of spoorweg ondervinden bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds.

3. Het tweede lid is niet van toepassing, indien de geluidsbelasting na de wijziging van het geluidproductieplafond de voorkeurswaarde niet overschrijdt.

[...].

Artikel 11.33

1. Ter voorbereiding van een besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond wordt een akoestisch onderzoek verricht.

2. Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op de geluidsbelasting die vanwege de weg of spoorweg zou kunnen worden ondervonden door geluidsgevoelige objecten, andere objecten en gebieden. Het onderzoek bevat een berekening van de geluidproductie op elk betrokken referentiepunt.

3. Bij het berekenen van de geluidproductie, bedoeld in het vorige lid, wordt uitgegaan van de gemiddelde waarden over de technische levensduur van de weg of spoorweg, welke zijn gevalideerd door metingen uitgevoerd door een onafhankelijke partij.

4. Het akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd:

- a. bij een ambtshalve besluit: door de beheerder;
- b. bij een besluit op verzoek: door de aanvrager.

5. In afwijking van het vierde lid wordt de geluidproductie op de referentiepunten in alle gevallen berekend door de beheerder. De beheerder stelt de resultaten desgevraagd ter beschikking van een aanvrager als bedoeld in het derde lid, onder b.

6. Degene die het akoestisch onderzoek uitvoert, doet tevens akoestisch onderzoek naar de effecten van de samenloop van de geluidsbelasting van de weg of spoorweg en een andere geluidsbron als bedoeld in artikel 11.30, vijfde lid.

7. Onze Minister stelt nadere regels omtrent:

a. de wijze waarop het akoestisch onderzoek en de berekeningen worden uitgevoerd;

b. de situaties waarop het akoestisch onderzoek en de berekeningen betrekking hebben; c. de gevallen waarin redelijkerwijs kan worden aangenomen dat geen behoefte bestaat aan een onderzoek naar de effecten van samenloop.

Artikel 11.38

1. Indien in een onherroepelijk besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond toepassing is gegeven aan artikel 11.30, vierde of vijfde lid, en het geluidproductieplafond een zodanige waarde heeft dat de binnenwaarde bij volledige benutting van het geluidproductieplafond wordt overschreden, treft de beheerder geluidwerende maatregelen.

2. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, strekt ertoe dat binnen een termijn van twee jaar nadat het besluit onherroepelijk is geworden de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten van het betreffende geluidsgevoelige object wordt teruggebracht tot een waarde die ten minste 3 dB is gelegen onder de binnenwaarde.

3. Onze Minister kan op verzoek van de beheerder een andere termijn vaststellen waarbinnen de maatregelen worden getroffen.

4. Indien een geluidproductieplafond wordt verlaagd, is dit artikel uitsluitend van toepassing ten aanzien van geluidsgevoelige objecten waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg of spoorweg toeneemt bij volledige benutting van het verlaagde geluidproductieplafond.

Artikel 11.45

1. De geluidproductieplafonds voor de wegen of spoorwegen, bedoeld in artikel 11.44, zijn de over de door Onze Minister aangewezen referentieperiode door hem berekende heersende geluidproducties op de daartoe door hem aangegeven referentiepunten, vermeerderd met 1,5 dB.

2. In afwijking van het eerste lid zijn de geluidproductieplafonds voor bij algemene maatregel van bestuur aangewezen wegen of spoorwegen de in die maatregel aangegeven, of de op basis van de in de maatregel aangegeven gegevens door Onze Minister berekende, geluidproducties op de desbetreffende referentiepunten.

3. In afwijking van het eerste lid zijn voor een spoorweg waarvan de heersende geluidproductie op referentiepunten lager is dan 50,5 dB, en waarlangs geen geluidbeperkende maatregelen aanwezig zijn, de geluidproductieplafonds op 1 juli 2012 52,0 dB.

4. De heersende geluidproductie wordt met betrekking tot bij algemene maatregel van bestuur aangewezen wegen, bepaald op basis van de situatie waarbij een daarbij aangegeven wegdek is aangebracht.

5. Indien de heersende geluidproductie op een referentiepunt langs een weg als bedoeld in het vierde lid, blijkt het verslag hoger is dan het krachtens het vierde lid berekende geluidproductieplafond, geldt voor het betreffende referentiepunt een vrijstelling van artikel 11.20 totdat door vervanging van de wegverharding het geluidproductieplafond wordt nageleefd, maar uiterlijk tot 1 januari 2016.

6. Een vrijstelling van artikel 11.20 geldt voor geluidproductieplafonds die op grond van het tweede lid zijn bepaald met inachtneming van het effect van nog te treffen maatregelen. De vrijstelling geldt tot het moment waarop de maatregelen zijn uitgevoerd, of uiterlijk tot het moment waarop de maatregelen moeten zijn uitgevoerd ingevolge het besluit op grond waarvan zij moeten worden getroffen."

Wet natuurbescherming

Artikel 2.7

1. Een bestuursorgaan stelt een plan dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, uitsluitend vast indien is voldaan aan artikel 2.8, met uitzondering van het

negende lid.

2. Het is verboden zonder vergunning van gedeputeerde staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen.

3 Gedeputeerde staten verlenen een vergunning als bedoeld in het tweede lid uitsluitend indien is voldaan aan:

- a. artikel 2.8, met uitzondering van het negende lid, wanneer de vergunning betrekking heeft op een project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, of
- b. artikel 2.8, negende lid, wanneer zij betrekking heeft op andere handelingen dan projecten als bedoeld in onderdeel a.

4. Het verbod, bedoeld in het tweede lid, is niet van toepassing op projecten en andere handelingen ten aanzien waarvan bij of krachtens enige wettelijke bepaling een besluit is vereist, indien bij of krachtens die wet is bepaald dat dat besluit uitsluitend wordt vastgesteld indien is voldaan aan artikel 2.8.

Artikel 2.8

1. Voor een plan als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, of een project als bedoeld in artikel 2.7, derde lid, onderdeel a, maakt het bestuursorgaan, onderscheidenlijk de aanvrager van de vergunning, een passende beoordeling van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.

2. In afwijking van het eerste lid hoeft geen passende beoordeling te worden gemaakt, ingeval het plan of het project een herhaling of voortzetting is van een ander plan, onderscheidenlijk project, of deel uitmaakt van een ander plan, voor zover voor dat andere plan of project een passende beoordeling is gemaakt en een nieuwe passende beoordeling redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten kan opleveren over de significante gevolgen van dat plan of project.

3. Het bestuursorgaan stelt het plan uitsluitend vast, en gedeputeerde staten verlenen voor het project, bedoeld in het eerste lid, uitsluitend een vergunning, indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.

4. In afwijking van het derde lid kan, ondanks het feit dat uit de passende beoordeling de vereiste zekerheid niet is verkregen, het plan worden vastgesteld, onderscheidenlijk de vergunning worden verleend, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:

a. er zijn geen alternatieve oplossingen;

b. het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en

c. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

5. Ingeval het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, significante gevolgen kan hebben voor een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort in een Natura 2000-gebied, geldt, in afwijking van het vierde lid, onderdeel b, de voorwaarde dat het plan, onderscheidenlijk het project nodig is vanwege:

a. argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten, of

b. andere dwingende redenen van openbaar belang, na advies van de Europese Commissie.

6. Een advies van de Europese Commissie als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b, wordt door Onze Minister gevraagd. Het bestuursorgaan, onderscheidenlijk gedeputeerde staten doen daartoe een verzoek aan Onze Minister.

7. Compenserende maatregelen als bedoeld in het vierde lid, onderdeel c, maken onderdeel uit van het plan, onderscheidenlijk de verplichting om deze maatregelen te treffen maakt onderdeel uit van de vergunning voor het project, bedoeld in het eerste lid. Het bestuursorgaan dat het plan vaststelt meldt, onderscheidenlijk

gedeputeerde staten melden de compenserende maatregelen aan Onze Minister, die de Europese Commissie van de maatregelen op de hoogte stelt.

8. Ingeval een compenserende maatregel voorziet in de ontwikkeling of verbetering van leefgebieden voor vogels, natuurlijke habitats of habitats voor soorten buiten een Natura 2000-gebied, draagt Onze Minister ervoor zorg dat deze leefgebieden of habitats een Natura 2000-gebied, of een onderdeel van een Natura 2000-gebied worden.

9. Voor een andere handeling als bedoeld in artikel 2.7, derde lid, onderdeel b, houden gedeputeerde staten bij het verlenen van de vergunning rekening met de gevolgen die de handeling kan hebben voor een Natura 2000-gebied, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.

Besluit geluid milieubeheer

Artikel 31:

1 Een geluidbeperkende maatregel is financieel doelmatig indien het aantal maatregelpunten van de geluidbeperkende maatregel niet hoger is dan het aantal reductiepunten behorende bij het cluster waar de maatregel voor is bedoeld.

2 In afwijking van het eerste lid is een geluidbeperkende maatregel niet financieel doelmatig, indien naar het oordeel van Onze Minister uit het akoestisch onderzoek blijkt dat:

- a. toepassing van de geluidbeperkende maatregel de grootste geluidreductie oplevert voor het cluster;
- b. het aantal maatregelpunten voor deze maatregel hoger is dan het aantal maatregelpunten voor een andere geluidbeperkende maatregel die een gelijke of nagenoeg gelijke geluidreductie kan realiseren, en
- c. in vergelijking met de andere maatregel de extra maatregelpunten niet in redelijke verhouding staan tot de extra geluidreductie die door het treffen van deze maatregel bereikt kan worden.

3 In afwijking van het eerste lid is een overdrachtsmaatregel niet financieel doelmatig indien deze maatregel een bestaande overdrachtsmaatregel zou vervangen, die:

- a. naar verwachting bij de start van de uitvoering niet ouder zal zijn dan tien jaar;
- b. niet ophoogbaar is, en
- c. een geluidreductie realiseert die vrijwel gelijk is aan de nieuw te treffen maatregel.

4 Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de wijze waarop het aantal maatregelpunten van een geluidbeperkende maatregel wordt bepaald.

5 Bij ministeriële regeling kunnen geluidbeperkende maatregelen worden aangewezen waarvoor de financiële doelmatigheid in afwijking van het eerste tot en met derde lid wordt bepaald door de werkelijke kosten van aanleg en onderhoud van een maatregel af te wegen tegen de geluidreductie die de maatregel kan realiseren en tegen het aantal geluidsgevoelige objecten in het cluster waar de maatregel voor is bedoeld.

6 In afwijking van het eerste lid is bij de toepassing van artikel 11.42 van de wet een geluidbeperkende maatregel of een deel daarvan niet financieel doelmatig indien de maatregel of het deel daarvan uitsluitend wordt afgewogen in het kader van artikel 11.42, tweede lid, van de wet en het aantal maatregelpunten, behorende bij de maatregel of het deel daarvan, hoger is dan het aantal reductiepunten, behorende bij de saneringsobjecten waarvoor de maatregel of het deel daarvan wordt afgewogen.

Tracébesluit N35 Nijverdal-Wierden

Artikel 1 infrastructurele maatregelen

1. [...]

2. de maximum toegestane snelheid betreft 80 km/h tussen km 34,6 en km 35,1, 100 km/h tussen km 35,1 en km 42,6 en 130 km/h tussen km 42,6 en km 42,8.

[...]

Artikel 5 te amoveren opstellen

Vanwege de uitvoering van dit tracébesluit worden de in tabel 5.1 vermelde opstallen geamoveerd. De te amoveren opstallen zijn tevens aangegeven op de detailkaarten (II)

Tabel 5.1 Te amoveren opstallen

Staat / Spitaal	Wijknummer	Samenstelling (en plaats)	Spitaal
Wijknummer 1	124	Wierden	Woning en bijgebouwen
Wijknummer 2	125	Wierden	Woning en bijgebouwen
Wijknummer 3	126	Wierden	Buurtsociëteit
Wijknummer 4	127a	Wierden	Buurtsociëteit
Wijknummer 5	128	Wierden	Buurtsociëteit
Wijknummer 6	N.v.t.	Wierden	Buurtsociëteit gemeente Wierden
Wijknummer 7	129a	Wierden	Spitaal Eerste N.v.t.
Wijknummer 8	130	Wierden	Woning en bijgebouwen
Wijknummer 9	131	Wierden	Woning en bijgebouwen

Staat / Spitaal	Wijknummer	Samenstelling (en plaats)	Spitaal
Wijknummer 10	132	Wierden	Woning en bijgebouwen
Wijknummer 11	133a	Wierden	Woning en bijgebouwen
Wijknummer 12	134	Wierden	Woning en bijgebouwen

Artikel 6 Verkeersveiligheidsmaatregelen

Ten behoeve van de verkeersveiligheid worden de volgende maatregelen gerealiseerd:

1. Het toepassen van een fysieke rijbaanscheiding op de N35.
2. Het aanbrengen van geleiderailconstructie:
 - a. in de middenberm;
 - b. in de buitenberm van de N35 en langs de toe- en afritten, tenzij een obstakelvrije berm mogelijk is.
3. Het toepassen van een halfverharde vluchtzone langs de N35, met een breedte van 2,45 meter.
4. De aanleg van meerdere pechhavens in de beide rijrichtingen ter hoogte van km 35,5, km 36,2 - 36,3, km 38,5, km 39,5, km 40,8 en km 41,8.
5. Het toepassen van een voldoende rijbaanbreedte voor de afwikkeling van calamiteiten ter plaatse van de toe- en afritten van de aansluitingen 't Lochter/Nijverdalsestee en Wierden-West.
6. Het vervallen van bestaande gelijkvloerse kruispunten (bij de Baron van Sternbachlaan, Burgemeester H. Boersingel en de Nijverdalsestraat) en oversteken (bij de Westerveenweg/ Schapendijk, Dwarsdijk, Vossenbosweg/ Nottermorsweg) in de N35.
7. Het aanbrengen van een calamiteitendoorsteek bij de aansluiting van de zuidelijke toe- en afrit op de Burgemeester H. Boersingel (ter hoogte van km 37,2 op de detailkaarten indicatief aangegeven).
8. Openbare verlichting in relatie tot verkeersveiligheid is voorzien op de volgende locaties:
 - a. onder het ecoduct;
 - b. langs de noordelijke afrit van aansluiting Wierden-West;
 - c. langs de aan te passen delen van de Baron van Sternbachlaan, Burgermeester H. Boersingel en Nijverdalsestraat.
9. Tussen de N35 en de spoorlijn Zwolle - Almelo wordt een hek geplaatst.
10. De maatregelen genoemd in de artikellieden 1 tot en met 7 zijn tevens weergegeven op de detailkaarten (II) die onderdeel uitmaken van dit besluit

Artikel 7 Geluidmaatregelen

1. Op delen van de rijbanen, zoals vermeld in Tabel 7.1, wordt geluidreducerende wegdekverharding aangebracht. Voor het hoofdwegennet betreft dit een dunne geluidreducerende deklaag A (N35) en tweelaags zoab (A35). Voor het onderliggend wegennet betreft dit dunne geluidreducerende deklaag A en SMA-NL8 G+ of asfalttypen met ten minste dezelfde geluidreducerende eigenschappen.

Tabel 7.1: Geluidreducerende wegdekverharding

Rijbaan	Beginpunt (km)	Eindpunt (km)	Minimale kwaliteit van wegdekverharding
Aandijkweg N25	34,38	41,11	Dunne Geluidreducerende Deklaag A
Aandijkweg A25	41,11	41,11	Tweelaags ZOAB
Aandijkweg A25 (naast aansluiting Almere B&C)	41,25	41,34	Tweelaags ZOAB
Aandijkweg N25	34,38	41,11	Dunne Geluidreducerende Deklaag A
Aandijkweg A25	41,11	41,11	Tweelaags ZOAB
Aandijkweg A25 (naast aansluiting Almere C & B&C)	41,34	41,44	Tweelaags ZOAB
Wandervandijk Nieuwetal	Beginpunt Eerste van Wierdenlaan (36,70) ⁽¹⁾	50 m ten westen van Wandervandijk N7 (36,37) ⁽¹⁾	Dunne Geluidreducerende Deklaag A 100 meter
Verkeersweg (bestaande N25) Wierden	(38,70) ⁽¹⁾	(40,30) ⁽¹⁾	SMA-NL8 G+ 1.000 meter
Spoorweginfrastructuur Wierden	Station met aansluiting Wierden West	Station met aansluiting	Dunne Geluidreducerende Deklaag A 200 meter

(1) Bestaande infrastructuur N25

2. Op locaties, zoals vermeld in tabel 7.2, worden geluidafschermende maatregelen gerealiseerd. De hoogte van deze maatregelen is bepaald ten opzichte van de buitenste kantstreep van de weg aan de zijde van de maatregelen. Deze geluidmaatregelen zijn aangeduid op de detailkaarten (II). Met uitzondering van de transparante geluidschermen op viaducten ten westen van het ecoduct en ter hoogte van bedrijventerrein 't Lochter II, worden al deze geluidafschermende maatregelen met een absorberende werking uitgevoerd.

Tabel 9.1. Geluidbeheersende maatregelen

Bijlage	Wegtype NBR	Hoogte	Beginspunt	Eindpunt	Langte
		[m]	[km]	[km]	[km]
N20	Wegtype 100	2	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100	3	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100	4	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100	5	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100 (Design Verlenging tussen km 25,00-25,00)	3	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100 (Design Verlenging tussen km 25,00-25,00)	4	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100 (Design Verlenging tussen km 25,00-25,00)	5	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100 (Design Verlenging tussen km 25,00-25,00)	3	25,00	25,00	0,00

Bijlage	Wegtype NBR	Hoogte	Beginspunt	Eindpunt	Langte
		[m]	[km]	[km]	[km]
N20	Wegtype 100	3	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100	3	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100	3	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100	3	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100 (Design Verlenging tussen km 25,00-25,00)	3	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100 (Design Verlenging tussen km 25,00-25,00)	3	25,00	25,00	0,00
N20	Wegtype 100 (Design Verlenging tussen km 25,00-25,00)	3	25,00	25,00	0,00

- 1) Aanvullend op de aangegeven locaties van de geluidbeheersende maatregelen, wordt een geluidplan opzet en afgevoerd van de referentie gemeenschap, zie artikel 11.36 'Maatregelen voor landbouwrijden en veldarbeidkundige inspanning'.
- 2) In het kader van cumulatie wordt dit scheme aan de maatregelen van het open Tracé - scheme toegevoegd.

Artikel 8 Nieuwe en verplaatste referentiepunten, nieuwe en gewijzigde geluidproductieplafonds en vastgestelde hogere waarden

1. In bijlage A zijn nieuwe en verplaatste referentiepunten vastgesteld. Voor deze nieuwe en verplaatste referentiepunten, alsmede voor bestaande referentiepunten die niet verplaatst hoeven te worden, zijn in bijlage A nieuwe of gewijzigde geluidproductieplafonds vastgesteld.
2. Op grond van artikel 104a van de Wet geluidhinder zijn met de vaststelling van dit Tracébesluit de in bijlage B vermelde hogere waarden vastgesteld voor geluidgevoelige bestemmingen waar sprake is van reconstructie ten gevolge van de N35 Nijverdal - Wierden.
3. In bijlage A is het gebied, bedoeld in artikel 11.36, derde lid, van de Wet milieubeheer, aangegeven waar na melding van de beheerder geen plicht geldt tot het naleven van de geluidproductieplafonds tijdens de werkzaamheden aan de weg ter uitvoering van het Tracébesluit.

Artikel 9 Waterhuishoudingsmaatregelen

1. Ten behoeve van de waterhuishouding worden de volgende maatregelen gerealiseerd:
 - a. Ter compensatie van de toename van verhard oppervlak en het moeten dempen van oppervlaktewater wordt circa 2,6 ha aan waterberging in wadi's gerealiseerd (buffer- en infiltratievoorzieningen die tijdelijk gevuld kunnen zijn met hemelwater) en circa 0,8 ha oppervlaktewater in watergangen. Dit wordt volledig binnen de grenzen van het Tracébesluit gerealiseerd. Deze realisatie vindt plaats door het aanleggen en aanpassen van watergangen, waterpartijen en wadi's, zoals aangegeven in Tabel 9.1. Daarnaast worden grindkoffers aangebracht ter voorkoming van wateroverlast.
 - b. Ten behoeve van waterkwaliteit worden de in Tabel 9.2 genoemde maatregelen gerealiseerd.

2. De waterhuishoudkundige maatregelen in de vorm van de aanleg en aanpassing van watergangen, waterpartijen en wadi's zijn aangegeven op de detailkaarten.

Tabel 9.2. Maatregelen ten behoeve van de waterveiligheid

Effect	Maatregel	Locatie (Zoning)
Overstroom en verhoging van waterpeil en overstroming waterpartijen en gronden van verhard oppervlak	Overstrooming	<p>Rechtszijde N20:</p> <ul style="list-style-type: none"> - km 24,00 (Midden-Rijp) - km 24,20 (Orde Alenpelt) - km 24,40 - km 24,60 (Overstrooming) - km 24,80 (Overstrooming) - km 24,85 <p>Linkszijde N20:</p> <ul style="list-style-type: none"> - km 24,70 - km 25,1
	Beveugen watergangen en gronden	<p>Rechtszijde N20:</p> <ul style="list-style-type: none"> - km 24,40 - km 24,70 (Barren van Stormbeekloop) - km 24,70 (Barren van Stormbeekloop) - km 24,75 - km 24,75 - km 24,85 - km 24,8 - km 27,5 - km 27,50 (verhoging A-waaiengang afwatering gronden (Waterverhoging) - km 28,00 (Waterverhoging)) - km 28,70 - km 28,8 - km 28,70 - km 28,85 - km 29,10 (verhoging Watergang) - km 29,15 (opvoertje (water) - Almelo) <p>Linkszijde N20:</p> <ul style="list-style-type: none"> - km 24,50 - km 24,70 (Barren van Stormbeekloop) - km 24,70 (Barren van Stormbeekloop) - km 24,8 - km 24,80 - km 24,8 - km 24,80 - km 24,8 - km 27,8 - km 28,00 (Water N20 en parallelweg) - km 28,1 - km 28,3 - km 28,3 - km 28,30 (Overstrooming) - km 28,70 - km 28,85 - km 28,85 - km 28,8 - km 28,85 - km 28,85 - km 28,8 - km 28,8 - km 28,85 - km 28,85 (verhoging Watergang) - km 29,10 (verhoging Watergang) - km 29,15 (opvoertje (water) - Almelo) - km 29,15 (opvoertje (water) - Almelo) - km 29,17 (Overstrooming) - km 29,17 (Overstrooming) - km 29,2
	Aanpassen bestaand water	<p>Rechtszijde N20:</p> <ul style="list-style-type: none"> - km 24,70 - km 24,8, aanpassing van waterpeil - km 27,70 (overstroom) - km 27,85, verhoging A-waaiengang van afwatering gronden (Waterverhoging) - km 28,1 - km 28,17 (versterkte dijken), verhoging B-waaiengang Watergang <p>Linkszijde N20:</p> <ul style="list-style-type: none"> - km 27,8 - km 28,4, verhoging B-waaiengang Watergang naar hoogte van de parallelweg langs de N20

Tabel 2.3. Meetprofiel van bebouwd van waterkwaliteit

Effect	Meetregel	Locatie (Kantons)
Afname van verzandingsgraad van waterkwaliteit als gevolg van tunnel van verzandingsgraad weggevoerd	Binnenschied Afname van weggevoerd van afname van kwaliteit N20 naar N20, waterkwaliteit	- Delfzijl (Kantons) - Afname in grondwaterstandvermindering tot N20,5 tot N2,5, N2 - Koning tot N2,5 - naar N2,5
	Afname van bodemwater laag kwaliteit N20 naar verbeteringsmaatregel	Aantekening: - tot N2,5 - tot N2,5: afname van bodem water bodemwater kwaliteit van grondwater, Grondwater is tot 1,25 meter breed. Wanneer dit breder is dan 1 meter, dan tot 1 meter vanaf bodemwater kwaliteit afname Voorbeeld: - tot N2,5 - tot N2,5: 1 meter breed vanaf bodemwater bodemwater kwaliteit - tot N2,5 - tot N2,5: 1,25 meter breed vanaf bodemwater kwaliteit afname (aanpak van bodemwater) - tot N2,5 - tot N2,5: afname van bodem water bodemwater kwaliteit van grondwater, Grondwater is tot 1,25 meter breed. Wanneer dit breder is dan 1 meter, dan tot 1 meter vanaf bodemwater kwaliteit afname
	Watergangen met verbetering	Voorbeeld N20: - tot N2,5 - tot N2,5 (Binnen van Binnenschied) - tot N2,5 (Binnen van Binnenschied) - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5

Effect	Meetregel	Locatie (Kantons)
		- tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 (verlengde A watergang afname van bodemwater): tot N2,5 (Binnen van Binnenschied) - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 (verlengde watergang) - tot N2,5 (verlengde Binnenschied - Binnenschied) Voorbeeld N20: - tot N2,5 - tot N2,5 (Binnen van Binnenschied) - tot N2,5 (Binnen van Binnenschied) - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 (Binnen van Binnenschied) - tot N2,5 - tot N2,5 (Binnen van Binnenschied) - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 - tot N2,5 (verlengde watergang) - tot N2,5 (verlengde watergang) - tot N2,5 (verlengde Binnenschied - Binnenschied) - tot N2,5 (verlengde Binnenschied - Binnenschied) - tot N2,5 (Binnenschied) - tot N2,5 (Binnenschied) - tot N2,5
	Opzet water	- Delfzijl (Kantons)

1. Indien een belanghebbende ten gevolge van dit tracébesluit schade lijdt of zal lijden, kent de minister van Infrastructuur en Waterstaat, op zijn aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.
2. Voor de indiening en afhandeling van de in het eerste lid bedoelde aanvraag is de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014" van overeenkomstige toepassing.
3. Op kabels en leidingen is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatwerken en spoorwerken 1999 (NKL 1999), de Overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied (OVK) of hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet van toepassing.
4. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.