



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nota van Antwoord

ontwerptracébesluit N35 Nijverdal - Wierden

Versie	6.0
Datum	19 december 2018
Status	Definitief

Colofon

Versie	6.0
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Auteur	Antea Group
Projectnummer	0409201

Inhoud

Colofon—2

Inhoud—3

1	Inleiding—4
2	Ontwerpkeuzes en alternatieven—7
2.1	Ligging en ontwerp van de weg—7
2.2	Alternatief Werkgroep Baron van Sternbachlaan—7
2.3	Overige alternatieven—9
3	Woon- en Leefklimaat—12
3.1	Geluid—12
3.2	Luchtkwaliteit—23
3.3	Gezondheid en leefbaarheid—24
4	Landschap en Ecologie—26
4.1	Landschap—26
4.2	Ecologie—27
5	Verkeer en verkeersveiligheid—31
5.1	Toename van verkeer—31
5.2	Verkeersveiligheid—31
6	Waardevermindering en schade—32
6.1	Waardevermindering/bedrijfsschade—32
6.2	Uitvoeringsschade/Civielrechtelijke schadevergoeding—32
7	Specifieke beantwoording—33
7.1	Inleiding—33
7.2	Specifieke beantwoording rechtspersonen—33
7.3	Beantwoording zienswijzen privépersonen—69

1 Inleiding

Aanleiding en doel

Het Rijk en de regio willen de doorstroming en verkeersveiligheid van de N35 op en rond het tracé Nijverdal – Wierden verbeteren. Om dit te bewerkstelligen, wil de minister van Infrastructuur en Waterstaat dit deel van de N35 opwaarderen naar een autoweg met 2 x 2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. In de verkenningfase is een aantal oplossingsrichtingen verkend.

Op basis van de opgestelde verkenning heeft de minister op 2 maart 2015, in nauw overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente, de gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holtten, gekozen voor de zogenaamde noordvariant. Bij deze variant wordt de N35 in noordelijke richting opgeschoven tussen Nijverdal en Wierden, dicht langs de zuidzijde van de spoorlijn Zwolle – Almelo. De nieuwe N35 wordt ontworpen met een 2 x 2-wegprofiel (twee rijbanen met elk twee rijstroken). De rijbanen worden gescheiden door een middenberm. Om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren, worden de aansluitingen bij de Burgemeester H. Boersingel en Wierden-West ongelijkvloers uitgevoerd. Ook wordt de kruising met de Baron van Sternbachlaan ongelijkvloers uitgevoerd. Tegelijkertijd met de aanpassing van de weg wordt er ook een ecoduct aangelegd tussen het Notterveld en het Wierdenseveld.

Het resultaat van de verschillende studies zijn het Ontwerptractébesluit en de milieueffectrapportage N35 Nijverdal-Wierden (verder OTB/MER).

In het OTB/MER staat in detail hoe de uitbreiding van de N35 Nijverdal-Wierden eruitziet en toont de inpassing in de omgeving.

Dit is de Nota van Antwoord die ingaat op de zienswijzen van de N35 Nijverdal – Wierden in het kader van het OTB. Na een inleiding is in deze nota allereerst ingegaan op een aantal thema's die in meerdere zienswijzen voorkomen. Vervolgens is ingegaan op de overige zienswijzen van rechts- en privépersonen. Privépersonen vinden hun geanonimiseerde zienswijze terug met het unieke nummer dat het centrum publieksparticipatie per brief heeft verstrekt.

Procedure OTB/MER

Het OTB/MER heeft van 1 december 2017 tot en met 11 januari 2018 voor eenieder ter visie gelegen. De stukken waren in te zien op de volgende locaties:

- de gemeente Hellendoorn (Willem Alexanderstraat 7, Nijverdal)
- de gemeente Wierden (loket Bouwen en Wonen, Pouliestraat 3, Wierden)
- Rijkswaterstaat Oost-Nederland, district Oost (Brugginksweg 6, Hengelo)

De stukken waren ook in te zien op de website Platform Participatie en tijdens de informatiebijeenkomst van 13 december 2017 in Wierden. Gedurende bovengenoemde termijn kon eenieder op het OTB/MER mondelinge en schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar maken. In totaal zijn er 303 zienswijzen ingediend. Deze Nota van Antwoord gaat in op de ingebrachte zienswijzen en een reactie daarop.

Ontvankelijkheid

Een zienswijze is op grond van artikel 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) tijdig ingediend indien deze voor het einde van de termijn op 11 januari 2018 is ontvangen of bij verzending per post voor het einde van de termijn (datum

poststempel). Daarnaast geldt dat een zienswijze via één van de opengestelde kanalen ingediend moet zijn.

Er zijn 304 zienswijzen ingediend. Iedere indiener van een zienswijze heeft een nummer gekregen. Dit nummer is per brief toegezonden door het Platform Participatie. In hoofdstuk 7 van deze Nota van Antwoord is een schematisch overzicht opgenomen, waarin de zienswijzen zijn samengevat. Aan de hand van het toegezonden nummer en dit schema kan elke indiener eenvoudig de antwoorden op de zienswijze terugvinden.

Opzet Nota van Antwoord

Uit de zienswijzen blijkt een grote betrokkenheid van omwonenden en de betrokken overheden. In veel zienswijzen komt naar voren dat er zorgen bestaan over het woon- en leefklimaat en de gezondheid van bewoners in het gebied in de omgeving van de N35. Velen wijzen erop dat (ook) in de huidige situatie reeds veel (geluid)overlast wordt ervaren.

Vele indieners van zienswijzen hebben een uitgebreide en inhoudelijke reactie gegeven op diverse onderwerpen. Een aantal van deze reacties is ook (deels) gelijkkluidend. In deze Nota van Antwoord is ervoor gekozen om de veel voorkomende onderwerpen thematisch te behandelen en te beantwoorden en bij de zienswijzen te verwijzen naar deze beantwoording. Bij de behandeling wordt per thema een beknopte samenvatting gegeven van de ingekomen zienswijzen op dit punt.

Vervolgens is in reactie hierop een beantwoording opgenomen. Daarin wordt gereageerd op het onderwerp en onderbouwd waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt. Ook wordt aangegeven of aan deze zienswijzen tegemoet is gekomen.

Vooruitlopend op de inhoudelijke thematische inhoudelijke beantwoording wordt een meer algemene reactie gegeven op de zienswijzen die ingaan op de (resultaten van) onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het OTB/MER.

Diverse zienswijzen zijn gericht op de resultaten van de onderzoeken, zoals geluid. Voor alle bij het OTB betrokken aspecten zijn onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn onder andere in het kader van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) gedaan, en de effecten staan dan ook beschreven in het MER. Deze rapporten zijn als bijlage gevoegd bij de toelichting op het OTB zodat voor een ieder na te gaan is welke gevolgen de verbreding heeft voor de omgeving van het tracé. Alle onderzoeken zijn uitgevoerd door ter zake deskundigen waarbij is aangesloten bij de - veelal wettelijk voorgeschreven - onderzoeksmethoden, protocollen en reken- en meetvoorschriften.

In een aantal gevallen betwijfelen indieners van zienswijzen of de uitkomsten wel correct zijn. Deze twijfel is bij sommigen zienswijzen concreet gemotiveerd door dit nader te onderbouwen door middel van gegevens of door nadere berekeningen. Indien dit het geval is, in deze Nota van Antwoord ook een concrete reactie gegeven. In het geval de zienswijze niet is onderbouwd, wordt bij de beantwoording verwezen naar de resultaten die uit de onderzoeken naar voren zijn gekomen.

Een overzicht van de wijzigingen tussen het OTB en het TB zijn opgenomen in de toelichting op het Tracébesluit. Zoals daar te lezen zijn er ook concrete wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen. Deze zijn als volgt:

De volgende overige infrastructurele voorzieningen (Artikel 2 Tracébesluit) zijn gewijzigd naar aanleiding van zienswijzen:

- Ten zuidoosten van de Louis Pasteurstraat in Nijverdal wordt, in aanvulling op het Ontwerptractébesluit, een tweerichtingenfietspad gerealiseerd tussen de Rudolf Dieselstaat en de Wierdensestraat.
- Aan beide uiteinden van de onderdoorgang Vossenbosweg is een verkeersregelinstantie toegevoegd aan het besluit.
- Er is een voetpad toegevoegd direct ten westen van de fietsverbinding die de N35 kruist ter hoogte van de nieuwe aansluiting Wierden-West.

Deze aanpassingen vergroten de verkeersveiligheid ten opzichte van het Ontwerptractébesluit.

Op verzoek van meerdere indieners van zienswijzen zijn de maatregelen voor landschappelijke inpassing (Artikel 12 Tracébesluit) aangepast door beplanting (struweel) te realiseren op de volgende locaties:

- Op het noordelijke talud van de wadi langs de zuidzijde van de N35.
- Achter het geluidsscherm aan de zuidzijde van de N35:
 - ter hoogte van het Reggedal
 - ten westen van de Vossenbosweg;
 - ter hoogte van de Zandlinksweg.

Naar aanleiding van de zienswijzen zijn de volgende beoordelingspunten voor het geluidonderzoek aangepast:

- Haarkampsweg 1: De beoordelingspunten waren hier op een schuur gepositioneerd in plaats van op de woning. Deze zijn verplaatst naar de woning. Daarnaast is op basis van de zienswijze een extra beoordelingshoogte toegevoegd.
- Nijverdalsestraat 108a en 110: In de zienswijzen is naar voren gekomen dat beide woningen een uitbouw hebben die niet in het geluidonderzoek is betrokken. Dit is in het TB aangepast.

Leeswijzer

De inhoudelijke beantwoording van de veel voorkomende onderwerpen van de zienswijzen komen per thema aan de orde in de hierna opgenomen hoofdstukken (hoofdstuk 2 Nut en Noodzaak en alternatieven, hoofdstuk 3 Woon- & leefklimaat, hoofdstuk 4 Landschap & Ecologie, hoofdstuk 5 Verkeer & verkeersveiligheid en hoofdstuk 6 Schade & compensatie). In hoofdstuk 7 is een tabel gevoegd, waar de zienswijze per indiener is samengevat en is voorzien van een beantwoording. Deze beantwoording kan verwijzen naar de veel voorkomende onderwerpen opgenomen in hoofdstuk 2 tot en met 6 of er is een individuele beantwoording opgenomen.

2 Ontwerpkeuzes en alternatieven

2.1 Ligging en ontwerp van de weg

Veel indieners van zienswijzen hebben gereageerd op het ontwerp van de weg. Indieners reageren op de locatie van de weg zelf (verschuiving naar het noorden), maar ook op effecten die het gevolg zijn van het ontwerp van de weg zoals geluid en lucht.

Beantwoording

Voorafgaand aan de keuze voor het voorkeursalternatief is een verkenning uitgevoerd. In deze verkenning zijn verschillende varianten afgewogen op verkeersafwikkeling en de (verschillen in) kosten van de gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen. Hierbij is ook naar de effecten op natuur, landschap, ruimtebeslag, geluid en water gekeken. Uitkomst van de verkenningsfase is dat de zogeheten noordvariant met een ongelijkvloerse kruising en een ongelijkvloerse aansluiting bij Nijverdal als voorkeursalternatief naar voren kwam. Naast kosten en milieueffecten is een breder gedragen draagvlak van omwonenden en belangenverenigingen een belangrijke overweging geweest om voor de noordvariant te kiezen.

2.2 Alternatief Werkgroep Baron van Sternbachlaan

Een alternatief dat door vele indieners van zienswijzen is ondersteund, is het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan. Deze werkgroep bestaat uit een groep omwonenden rond het tracé tussen Regge en Wierdense Veld. Naast een alternatief voor de noordvariant geeft de werkgroep ook op diverse thema's een inhoudelijke reactie. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het alternatief van de werkgroep. De beantwoording van de inhoudelijke reacties op de diverse onderwerpen vindt plaats in hoofdstuk 2 t/m 7 of in de individuele beantwoording.

Het alternatief van de werkgroep betreft in hoofdlijnen (zie voor specifiekere beantwoording zienswijze 28 in Hoofdstuk 7):

- 1. Een tunnel in plaats van een viaduct ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan.*
- 2. Geluidschermen van 4 meter hoog aan beide zijden van het tracé.*

Deel 1 van het alternatieve ontwerp 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. De Baron van Sternbachlaan wordt verdiept aangelegd zodat de N35 op maaiveld kan blijven. Uit kostenoogpunt wordt het fietspad waar mogelijk geïntegreerd in de tunnelbak van de auto's en de maximum snelheid in de tunnelbak indien nodig teruggebracht tot 30 km/uur.

Deel 2 van het alternatieve ontwerp zijn geluidschermen van 4 meter hoog van Regge t/m Wierdense veld aan beide zijden van de weg, ondoorzichtig en aangevuld met gebiedseigen beplanting aan de buitenzijde, met uitzondering van het zuidelijk wegdeel ter hoogte van het industrieterrein om aldaar de gewenste zichtbaarheid te behouden.

Beantwoording

Verdiepte aanleg

Tijdens de verkenningsfase is reeds gekeken naar de ongelijkvloerse kruising bij de Baron van Sternbachlaan. Rijkswaterstaat heeft in deze fase samen met de regionale partners (provincie en gemeente Hellendoorn) de haalbaarheid van dit alternatief beoordeeld. Vanwege de hoge grondwaterstand is geconcludeerd dat een verdiepte ligging geheel in een betonnen bak aangelegd moeten worden. Dit werd aanzienlijk duurder ingeschat dan een verhoogde ligging. Hierdoor is de verdiepte ligging in de verkenningsfase als kansrijk alternatief afgevallen.

Gedurende de planuitwerking is deze variant wederom aangedragen door bewoners. De gemeente Hellendoorn heeft vervolgens het initiatief genomen om een QuickScan te laten uitvoeren voor twee varianten; een half verdiepte variant en een verdiepte variant. De gemeente heeft Rijkswaterstaat meegenomen in dit onderzoek. De uitkomst van deze QuickScan was een bevestiging van de eerdere afweging uit de verkenningsfase. De meerkosten van de halfverdiepte en verdiepte varianten bedragen tussen de 7 en 13 miljoen euro. Een (half)verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan is daarmee aanzienlijk duurder dan de variant zoals opgenomen in het OTB. Dit is de reden dat het TB niet alsnog in de aanleg van een (half) verdiepte ligging voorziet. Het verder uitwerken van een (half) verdiepte ligging zou overigens een vertraging in de uitvoering van het project opleveren van 6 tot 12 maanden. Hoewel dit voor het project ongewenst is, zijn hiervoor genoemde meerkosten doorslaggevend geweest om niet voor een dergelijke oplossing te kiezen.

In haar zienswijze op het OTB heeft de gemeente Hellendoorn nog aangegeven met de bestuurlijke partners in het project in gesprek te willen gaan over de financiering van de meerkosten. In februari 2018 heeft de gemeente dit financieringsverzoek in de stuurgroep¹ gedaan om te kijken of de half verdiepte variant financieel haalbaar was. Uit de reacties van de verschillende bestuurlijke partners is gebleken dat dit niet het geval was. Hierdoor bleek er geen financiële dekking te zijn voor de wens van de bewoners. Rijkswaterstaat heeft dit in april 2018 middels de nieuwsbrief laten weten.

Veel indieners geven aan dat het alternatief van de werkgroep Baron van Sternbachlaan goedkoper is dan het huidige ontwerp. Indieners verwijzen hierbij naar een vergelijkbare onderdoorgang in Rijssen. Deze onderdoorgang is goedkoper uitgevoerd dan de doorrekening die voor het alternatief is gemaakt. Volgens indieners komt dit doordat in de doorrekening is gerekend met voorcalculatie in plaats van nacalculatie, door verschillen in aanbesteding tussen gemeente en RWS en de BTW. Hoewel de gemaakte vergelijking met de onderdoorgang in Rijssen begrijpelijk is, zijn de twee situaties niet vergelijkbaar. De constructie in Rijssen wijkt namelijk af van de constructie die nodig is bij de Baron van Sternbachlaan. Bij de onderdoorgang in Rijssen zijn taluds (grondwerk) toegepast; dit kan niet bij de onderdoorgang bij de Baron van Sternbachlaan. Door de hogere grondwaterstand moet de onderdoorgang bij de Baron van Sternbachlaan uitgevoerd worden met een volledig betonnen vloeistofdichte bak tot aan het maaiveld. De opgestelde doorrekening van het alternatief voldoet aan de landelijk geldende richtlijnen van RWS. Dit betekent dat onder andere ook de kosten voor grondaankoop, opslagen (o.a. voor onvoorzien risico's, engineering) en de BTW zijn meegerekend. Tevens houdt deze kostenraming geen rekening met eventuele marktwerking.

¹ De stuurgroep bestaat uit het Rijkswaterstaat, provincie Overijssel en de gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holt en Regio Twente.

In het TB is er dan ook voor gekozen om een verdiepte of halfverdiepte ligging van de Baron van Sternbachlaan niet mee te nemen in de verdere uitwerking van de plannen vanwege het verschil in kosten en de gevolgen voor de planning.

Geluidschermen

Onderdeel van het alternatief is het plaatsen van extra (hoge) geluidschermen van 4 meter aan weerszijden van de weg. Vooropgesteld wordt dat tussen het OTB en TB de verkeerscijfers zijn geactualiseerd. Dit heeft geleid tot wijzigingen in aantal, lengte en hoogte van de geluidschermen. Deze wijzigingen omvatten echter geen schermen van 4 meter hoog aan de noordzijde van de N35 in Nijverdal. Ten zuiden van de N35 zullen in Nijverdal schermen met een hoogte van 3 tot 4 meter worden geplaatst. Met inachtneming van de regels uit de Wet milieubeheer zijn overal geluidmaatregelen afgewogen, waarmee de toename van de geluidbelasting - zo veel als redelijkerwijs mogelijk is - wordt beperkt. Deze afweging van maatregelen betreft allereerst een afweging naar de financiële doelmatigheid en vindt plaats volgens de daarvoor geldende wet- en regelgeving (doelmatigheidscriterium). Aan de zuidzijde van de N35 wordt met het geadviseerde maatregelpakket op alle woningen aan de toetswaarde voldaan. Het treffen van verdergaande maatregelen is daarmee niet doelmatig. Aan de noordzijde resteren met het geadviseerde maatregelpakket nog wel woningen waar sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. Echter op basis van het doelmatigheidscriterium zijn meer/hogere geluidmaatregelen dan nu geadviseerd financieel niet doelmatig. De (aanvullende) kosten wegen dan niet meer op tegen de (extra) baten

Omwonenden hebben meegedacht bij het opstellen van het OTB over de vormgeving van de schermen. Resultaat is dat - daar waar mogelijk - de niet transparante schermen in Nijverdal aan de buitenzijde beplant worden. Vanwege ruimtegebrek is dit echter niet overal mogelijk. Op verzoek van meerdere indieners van zienswijzen zijn de maatregelen voor landschappelijke inpassing (Artikel 12 Tracébesluit) aangepast door beplanting (struweel) te realiseren op de volgende locaties:

- Op het noordelijke talud van de wadi langs de zuidzijde van de N35 tussen km 38.70 en km 38.90.
- Achter het geluidscherm aan de zuidzijde van de N35:
 - ter hoogte van het Reggedal tussen km 34.43 en km 3.95;
 - ten westen van de Vossenbosweg tussen km 39.40 en km 39.60;
 - ter hoogte van de Zandlinksweg tussen km 41.95 en km 42.10.

Ter hoogte van het bedrijventerrein 't Lochter zijn er conform het deelrapport Geluid geen geluidschermen voorzien.

2.3 Overige alternatieven

Naast het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan zijn er diverse andere alternatieven voor (onderdelen) van het OTB ingediend. In deze paragraaf zijn deze alternatieven toegelicht en voorzien van een reactie.

- *Burgemeester H. Boersingel 4-baans uitvoering / Regge 2-baans uitvoering*
Door het aanpassen van het wegvak vanaf Wierden worden files met kop-staart-ongevallen binnen de bebouwing voorkomen. Hiervoor is een aanpassing nodig van een 4-baans uitvoering tot aan 500 meter voorbij de Burgemeester. H. Boersingel waar de weg wordt versmald naar een 2-baans uitvoering naar Regge.

Beantwoording

In 2015 heeft de minister in overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente, de gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holten een voorkeursbesluit genomen voor het tracé van de weg. Hierin is opgenomen de weg om te vormen naar een autoweg met 2 maal 2 rijstroken tussen kilometer 34,8 en 42,6. Dit om de doelstellingen voor de doorstroming (zo veel mogelijk wegcapaciteit) en de verkeersveiligheid te behalen. De kans op kop-staart-ongevallen wordt door het huidige ontwerp aanzienlijk verkleind. Uit analyse van ongevallen op de N35 van de afgelopen jaren blijkt dat deze zich met name concentreerden rondom de aansluitingen op de N35. Door deze aansluitingen ongelijkvloers vorm te geven wordt de kans op deze ongevallen door het nieuwe ontwerp juist aanzienlijk kleiner.

- *Aanpassen ontwerp door de N35 op maaiveldniveau aan te leggen*
Het aanleggen van de N35 op maaiveldniveau zorgt voor minder geluidstraling en impact op het landschap en biedt de weggebruiker ruim overzicht.

Beantwoording

In de verkenningsfase heeft de minister er voor gekozen om de N35 verhoogd aan te leggen, waarbij de kruisende wegen zoals de Baron van Sternbachlaan, Burgemeester H. Boersingel, Vossenbosweg en de Nijverdalsestraat onder de N35 door gaan. Er zijn meerdere redenen om de N35 verhoogd aan te leggen. Een hogere N35 is beter inpasbaar vanwege de bestaande lagere kruisingen Baron van Sternbachlaan, Vossenbosweg en de kruising met het spoor bij Wierden. Wijziging hiervan heeft 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 (voldoende zicht op de weg). Daarnaast moet de weg voldoende hoog liggen om te voldoen aan de droogleggingseis; om zettingen te voorkomen moet de weg hoger liggen ten opzichte van de hoogst mogelijke grondwaterstand. Waar de N35 lager kan, rekening houdend met voornamelijk de bovenstaande punten, wordt de N35 ook lager aangelegd.

Bij het geluidonderzoek is uiteraard uitgegaan van de verhoogde ligging. Daar waar als gevolg van deze verhoogde ligging de afschermdende werking van het spoortalud afneemt, is dit meegenomen in de doelmatigheidsafwegingen van de geluidmaatregelen. Daar waar de woningdichtheid relatief laag is leidt dit niet tot aanvullende maatregelen (want niet doelmatig), en daar waar de woningdichtheid relatief hoog is heeft dit geleid tot een (iets) omvangrijker maatregelenpakket. Daarnaast is de weg zo goed mogelijk ingepast in het landschap, onder andere door het aanbrengen van bomen en struiken langs delen van de N35.

- *Vervallen fietspad onder viaduct Baron van Sternbachlaan*
In de zienswijzen komt naar voren dat als het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan niet uitgevoerd kan worden, dan het geprojecteerde fietspad (langs de Baron van Sternbachlaan en onder de N35 en het spoor) kan vervallen. De voordelen van het fietspad wegen niet op tegen de grote nadelen van de N35 op een hoog viaduct. Op korte afstand is namelijk een andere fietsverbinding tussen noord- en zuidzijde beschikbaar (Het Grote Alleepad).

Beantwoording

Dit fietspad leidt niet tot een verhoogde ligging van de N35 (zie hiervoor paragraaf 2.1) maar staat hier geheel los van. Er is een overall afweging gemaakt voor de aanleg van het fietspad voor de Baron van Sternbachlaan. Voor dit fietspad hoeven geen gronden te worden aangekocht en tevens hoeft het viaduct hierop niet aangepast te worden. Het fietspad vervalt daarom niet.

3 Woon- en Leefklimaat

3.1 Geluid

Op het thema geluid zijn veel zienswijzen ingekomen. Vanwege de uiteenlopende opmerkingen zijn deze verder onderverdeeld in: wijze van bepalen geluidbelasting, hoogte geluidbelasting en maatregelen.

3.1.1 Wijze van bepalen geluidbelasting

Verskillende indieners uiten de zorg dat de geluidbelasting in de praktijk veel erger zal zijn dan uit het akoestisch onderzoek blijkt omdat er geen metingen worden verricht maar gerekend wordt met modellen. Indieners wijzen erop dat gerekend wordt met gemiddelde waarden en geen rekening wordt gehouden met een grote hoeveelheid auto's en motoren die een veel hogere geluidproductie kennen dan gebruikelijk. Hieraan voegen een aantal indieners nog toe dat zij zich zorgen maken over de invloed van de meest voorkomende windrichting (zuidwest) en dat dit niet is meegenomen in de berekeningen. Ook wordt hierbij gewezen op de 'grilligheid van geluid'. Deze grilligheid is volgens indieners in geen enkel model volledig te vatten. Indieners zeggen dat om de onzekerheid rond 'grillig geluid' te verminderen nulmetingen nodig zijn gedurende meerdere momenten per dag, per week, en per seizoen, maar Rijkswaterstaat voert geen nulmetingen uit.

Beantwoording

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op basis van de wet- en regelgeving (Wet milieubeheer, Wet geluidhinder en Reken en meetvoorschrift geluid 2012). In het 'Bijlagenrapport algemeen' is nader uitgelegd hoe geluidprognoses dienen te worden gemaakt. De wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op jaargemiddelde verkeersintensiteiten. Omdat berekeningen in de huidige wet- en regelgeving het uitgangspunt zijn, wordt de geluidbelasting in de akoestische onderzoeken berekend in plaats van gemeten. Omdat de geluidnormen op jaargemiddelde verkeersintensiteiten en gemiddelde weersomstandigheden zijn gebaseerd zal alleen door langdurig meten het mogelijk zijn om een jaargemiddeld geluidniveau L_{den} voor een bepaalde plek vast te stellen. Daarnaast is het nu al meten van de toekomstige situaties ook niet mogelijk.

In het akoestisch onderzoek bij het (O)TB is gerekend met gedetailleerde akoestische rekenmodellen. De rekenmodellen zijn gemaakt volgens de wettelijk voorgeschreven Standaard Rekenmethode 2. Hierin zijn ook de voorschriften verwerkt die in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012) zijn opgenomen. Het onderzoek naar de geluidbelasting beoordeelt een toekomstige situatie. De berekeningen van de nieuwe situatie volgen de hiervoor genoemde nauwkeurig omschreven rekenmethode. Om de beoordeling van de resultaten niet te laten beïnvloeden door verschillen in uitkomsten van berekeningen en van metingen, wordt ook de huidige situatie berekend en niet gemeten. Deze gebruikelijke en beproefde werkwijze onderbouwt de besluitvorming rondom aanpassingen of aanleg van nieuwe wegen.

Het onafhankelijke Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) doet ieder jaar steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van de rekenmethode. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit. Wanneer een meting dusdanig afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of de rekenmethode moet worden aangepast.

In de akoestische rekenmodellen zijn alle kenmerken van de weg en de omgeving opgenomen. Kenmerken van een weg zijn de verwachte hoeveelheid verkeer per etmaal gebaseerd op de jaargemiddelde situatie, de representatief te achten gemiddelde snelheid per voertuigcategorie, wegdekverharding en wegligging. Kenmerken van de omgeving zijn de hoogteligging, gebouwen, bodemgesteldheid (verharde/onverharde oppervlakten) en afscherpende voorzieningen. De modellen houden ook rekening met de gemiddelde weersomstandigheden. De gehanteerde rekenmethode is aan de hand van metingen gekalibreerd, zodat de berekende waarden over het algemeen goed overeenkomen met de werkelijk optredende geluidbelastingen.

Geluid gedraagt zich grillig en de waarneembaarheid hiervan is van verschillende factoren afhankelijk (tijdstip van de dag, weersomstandigheden, de hoogte van ander omgevingsgeluid, persoonlijke hinderbeleving). Op momenten waarop er meer verkeer rijdt zal de geluidbelasting hoger zijn dan op momenten waarop er minder verkeer rijdt. Ook weersinvloeden spelen een rol in de waarneembaarheid van het wegverkeer. Bij 'meewind' zal het wegverkeer duidelijker waarneembaar zijn dan bij 'tegenwind'. De geluidproductie van een weg verschilt dan ook per dag en zelfs gedurende de dag. Het normenstelsel is gebaseerd op de jaargemiddelde situatie over het etmaal. Hierin is een toeslagfactor voor de avond (5 dB) en nachtperiode (10 dB) verrekend, omdat de hinderfactor in deze periodes over het algemeen groter is dan in de dagperiode. De waarneembaarheid van geluid van een weg hangt ook af van in hoeverre er op dat moment andere geluiden (omgevingsgeluid) hoorbaar zijn. Een weg met een geluidbelasting van 45 dB op 500 meter afstand kan in een 'stil' gebied duidelijk waarneembaar zijn, terwijl een weg met een geluidbelasting van 55 dB op 500 meter afstand in een stadscentrum niet waarneembaar is. Ook verschilt de waarneembaarheid per persoon. Dit is echter lastig te objectiveren en te toetsen. Middels geluidgrenswaarden wordt de geluidssituatie op een objectieve manier getoetst. De normen die in de wet zijn opgenomen, en het voldoen aan deze normen, bieden helaas geen garantie dat geluidsoverlast niet optreedt. Dit komt doordat het van verschillende factoren afhankelijk is en een subjectief karakter heeft.

Tijdens een geluidmeting zijn er nooit gemiddelde omstandigheden qua verkeersaanbod en weersomstandigheden waar de wettelijke geluidnormen op zijn gebaseerd. Daarom zou het uitvoeren van een representatieve meting bijzonder veel tijd (en geld) kosten. Er zou op vele verschillende dagen en tijdstippen van het etmaal moeten worden gemeten. Maar omdat tijdens geen enkele meting precies de jaargemiddelde hoeveelheid verkeer voorbijkomt, zal er zelfs dan ook altijd nog gerekend moeten worden, om de meetresultaten naar het juiste dag- en jaargemiddelde om te rekenen. Dat is een van de factoren die ertoe leidt dat de onzekerheidsmarge van de uitkomst van een meting ook groter is dan van een berekening. Ten slotte zal het nooit mogelijk zijn om met metingen de geluidbelastingen van een nog niet bestaande situatie te bepalen, zoals die van een te verleggen weg met een toekomstprognose van de verkeersintensiteiten. Om al deze redenen is in het reken- en meetvoorschrift bepaald dat het de voorkeur verdient om een geluidonderzoek met rekenmodellen uit te voeren.

In het rekenmodel wordt niet alleen de verwachte hoeveelheid verkeer meegenomen, er wordt ook rekening gehouden met de samenstelling van het verkeer. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer. Hoewel het geluid van motoren bijzonder hinderlijk kan zijn, dragen zij gezien het beperkte aandeel in de totale verkeersomvang niet significant bij aan de geluidbelasting van de N35. Daarom zijn motoren niet afzonderlijk meegenomen in het akoestisch onderzoek.

Het RMG2012 beschrijft gedetailleerd met welke specifieke aspecten rekening moet worden gehouden. Enkele aspecten zijn hieronder nader toegelicht.

Meteorologische omstandigheden

Het RMG2012 schrijft voor hoe moet worden omgegaan met meteorologische omstandigheden. De berekeningen worden uitgevoerd met gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, maar er wordt wel altijd met meewindcondities gerekend. Dit betekent dat de wind vanaf de bron richting de ontvanger waait. Als de weercondities afwijken ten opzichte van het gemiddelde weer in Nederland kan afhankelijk van de ligging van de woning ten opzichte van de weg een hogere of lagere gemiddelde geluidbelasting optreden ten opzichte van de berekende etmaalwaarde. Om te komen tot een jaargemiddelde meteorologische situatie in Nederland wordt op het berekende geluidniveau een aftrek toegepast: de meteocorrectieterm (Cm). Op deze manier worden de effecten van meteorologische omstandigheden op de berekende geluidbelasting gecorrigeerd.

Hellingcorrectie

Het RMG2012 bepaalt dat de extra geluidemissie van verkeer dat tegen een helling op rijdt, de zogenaamde hellingcorrectie, in rekening moet worden gebracht als de ligging van de weg ten minste 6 meter omhoog gaat én stijgt met een helling van 3% of meer. In dit project komt deze situatie niet voor. Dit betekent dat de hellingcorrectie in dit akoestisch onderzoek niet is meegenomen.

Optrekcorrectie

De optrekcorrectie wordt toegepast bij situaties waar extra geluidemissie wordt verwacht vanwege afremmend of optrekkend verkeer. In de berekeningen wordt deze correctie in rekening gebracht bij situaties waar de gemiddelde snelheid van de voertuigen ten minste wordt gehalveerd, bijvoorbeeld bij kruispunten en rotondes. Op de rijksweg N35 komen dergelijke situaties niet voor; er is dan ook geen optrekcorrectie in rekening gebracht. Voor het onderliggend wegennet wordt binnen het project de optrekcorrectie op drie locaties toegepast:

- bij de aansluiting van de N35 met de N350 (Wierden Oost) vanwege de aanwezigheid van verkeersregelinstantaties;
- bij de onderdoorgang van de Vossenbosweg onder de N35 vanwege de aanwezigheid van verkeersregelinstantaties;
- bij de aansluiting van de N35 met de N751/Haarkampsweg/Nijverdalsestraat vanwege de aanwezigheid van rotonde waardoor de gemiddelde snelheid van de voertuigen ten minste wordt gehalveerd.

3.1.2 Hoogte geluidbelasting

Verschillende indieners wijzen er op dat Rijkswaterstaat zich niet aan de Wet milieubeheer houdt, omdat er meerdere woningen zijn waarbij het geluid boven de 50 dB uit komt met het realiseren van het plan. Dit, terwijl normaliter een waarde van 48 dB geldt zoals vastgelegd in art 100 van de Wgh. Andere indieners vullen hierop aan dat in de Wgh is vastgelegd dat normen niet overschreden mogen worden en als dat wel het geval is, er zodanige maatregelen worden genomen dat de hinder en overlast voor betrokkenen verminderen. Indieners ervaren het als vreemd dat er (naar boven) afgeweken kan worden van wettelijke normen. Dit voelt voor enkele indieners als willekeur. Een aantal indieners wijst er op juist in het buitengebied dan wel een rustige wijk te wonen vanwege de rust. Een hogere vaststelling van het geluidsproductieplafond voelt daarom voor indieners als ongepast en komt niet tegemoet aan de belangen van indieners. Ook wijzen zij hierbij op de lagere geluidniveaus in het gemeentelijk beleid. Ook maken indieners zich zorgen over wooncomfort en de gezondheid, in relatie tot de geluidtoename. Dit komt doordat deskundigen indieners hebben verteld dat de geluidbelasting op het oor een veelvoud is van de geproduceerde hoeveel decibels (verhoging met

bijvoorbeeld 3 dB levert 2x zoveel geluid op het oor en bij verhoging met 6 dB, 4x zoveel geluid op het oor). Ook maken indieners zich zorgen over de cumulatie van geluid en het effect hiervan. Onder andere met het geluid van het spoor, maar ook bijvoorbeeld van de luchthaven Lelystad en de plannen om uit te breiden met vluchtroutes boven het plangebied. Tot slot wordt door veel indieners verzocht om de woningen Meijerinkshoekweg 1 en 1a op te nemen in de lijst als knelpunt (resterend) en deze hierover te informeren middels de (O)TB/MER N35 Nijverdalen - Wierden.

Beantwoording

Voor de aanpassing van de N35 moeten wegen worden aangepast. De aanpassingen die nodig zijn, zijn opgenomen in het (O)TB. De aan te passen wegen zijn wegen die horen tot het hoofdwegennetwerk en wegen die horen tot het onderliggende wegennet. Hierdoor zijn op de aanpassing van de N35 (het totale project inclusief de aanpassingen aan andere wegen) twee wetten van toepassing. Dit is ook beschreven in het akoestisch onderzoek voor het (O)TB. Voor de aanpassingen van het hoofdwegennetwerk (de N35) gelden de regels en het toetsingskader van de Wet milieubeheer. Voor aanpassingen van de overige wegen gelden de regels en het toetsingskader van de Wet geluidhinder. Deze regels en toetsingskaders zijn niet gelijk aan elkaar. Hieronder is eerst ingegaan op de Wet milieubeheer en daarna op de Wet geluidhinder.

Hoofdwegennet: Wet milieubeheer

In de Wet milieubeheer (hoofdstuk 11) is opgenomen hoe moet worden omgegaan met geluid van verkeer op het hoofdwegennet. De Wet milieubeheer is erop gericht om de situatie zoals die bij inwerkingtreding van de wet is vastgelegd, niet te verslechteren. Om te bepalen wat deze situatie was, zijn in 2012 langs alle wegen in het hoofdwegennet geluidproductieplafonds (verder GPP's) vastgesteld. Hierbij zijn referentiepunten gebruikt. Dat zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van beide zijden van de buitenste rijstrook van de weg, op 4 meter boven lokaal maaiveld. Het GPP is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. De positie van deze referentiepunten en de (bron)gegevens waarop het GPP is gebaseerd liggen vast in het zogeheten geluidsregister, net als de waarde van het GPP. Bij wijziging van een weg, wordt eerst gekeken of de GPP's worden overschreden. Als dit het geval is, wordt daarna gekeken of de geluidbelasting op geluidsgevoelige objecten toeneemt tot boven de waarde die zou heersen wanneer het GPP geheel zou worden benut.

De geluidbelasting op de geluidgevoelige objecten wordt berekend met een gedetailleerd rekenmodel. Eerst is bepaald hoe hoog de geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten (zoals woningen of scholen) mag zijn als het GPP volledig wordt benut. Dit is de toetswaarde. De Wet milieubeheer bepaalt dat de toekomstige geluidbelasting, met het project N35 Nijverdalen - Wierden, vanwege de rijksweg (in dit geval de N35) niet meer mag bedragen dan de geluidbelasting van de toetswaarde met een ondergrens van 50 dB (voorkeurswaarde). De geluidbelasting met het volledig benutte GPP of de voorkeurswaarde van 50 dB geldt als toetswaarde voor de projectsituatie. Als deze toetswaarde als gevolg van de aanpassing van de N35 zal worden overschreden, is onderzocht of deze overschrijding met financieel doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht tot de waarde die hoort bij het volledig benutte GPP.

Als geen geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om te voldoen aan de toetswaarde (of streefwaarde in geval van sanering) of wanneer financieel doelmatige maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn om de overschrijding in zijn geheel weg te nemen, kan van de toetswaarde worden afgeweken tot de maximale

waarde (65 dB). Om te bepalen of wordt voldaan aan de geluidbelasting met volledig benut GPP en of en in hoeverre sprake is van een afwijking van de toetswaarde (voorkeurswaarde of de geluidbelasting bij een volledig benut GPP) is een getrapte aanpak gevolgd (zie voor meer informatie hierover paragraaf 5.1.2 van de toelichting op het TB). De geluidwaarden (voorkeurswaarde/toets-(streef)waarde en maximale waarde) waaraan getoetst dient te worden geldt voor de geluidbelasting op de gevels van woningen of andere geluidgevoelige objecten. Deze geluidwaarden gelden niet voor de tuin of het buitenterrein, hiervoor zijn in de wet geen geluidgrenswaarden opgenomen en worden niet beschermd zoals bij een woning wel het geval is. De hoeveelheid geluid in een tuin kan daarom in juridische zin niet met de definitie 'geluidbelasting' worden uitgedrukt. Daarom wordt voor tuinen in deze nota van antwoord de term geluidniveau gehanteerd.

Onderliggend wegennet: Wet geluidhinder

Binnen het plangebied worden ook enkele wegen van het onderliggende wegennet gewijzigd. Op deze wegen is de Wet geluidhinder van toepassing. Deze wet kent geen GPP's. In de Wet geluidhinder zijn normen opgenomen in de vorm van toetsingswaarden, waar de geluidbelasting van een woning of andere geluidgevoelige bestemmingen bij het aanleggen of wijzigen van een weg, in beginsel niet boven mag komen.

De voorkeurswaarde (48 dB) is de na te streven geluidbelasting op een gevel bij de aanleg van een nieuwe weg of nieuwe woningen. Bij een reconstructie van bestaande wegen geldt een andere grenswaarde: de laagste waarde van de heersende geluidbelasting in het jaar waarin een start wordt gemaakt met de fysieke wijziging van de weg (met als ondergrens 48 dB) of een eerder verleende hogere waarde.

Indien bij een nieuwe aanleg van een weg de voorkeurswaarde van 48 dB wordt overschreden, of indien bij wijziging van een bestaande weg de grenswaarde of eerder vastgestelde hogere waarde met 1,5 dB of meer wordt overschreden (dat wordt dan "reconstructie" genoemd), wordt onderzocht of en welke maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidbelasting te reduceren zodat aan de grenswaarde wordt voldaan. Waar dat desondanks niet mogelijk is, of de maatregelen onvoldoende effect hebben, kan een hogere waarde worden vastgesteld. Dit is te beschouwen als een ontheffing van de grenswaarde.

Uitwerking van het wettelijk kader in het project

In de zienswijzen is terecht aangegeven dat de toetswaarde voor meerdere woningen door de toekomstige geluidbelasting van het hoofdwegennet wordt overschreden. Bij het niet treffen van aanvullende maatregelen gaat het om circa 500 woningen. Deze overschrijding ontstaat doordat de N35 wordt verlegd en verbreed en door de toename in verkeersintensiteiten. Om het geluid vanwege de N35 te verminderen c.q. te beperken, wordt de N35 voorzien van een geluidarme wegdekverharding (dunne geluidreducerende deklaag) en worden geluidsschermen geplaatst op locaties met voldoende woningdichtheid (zoals de kernen Nijverdalen en Wierden) of locaties waar de woningdichtheid geringer is, maar waar relatief hogere geluidbelastingen op treden.

Indieners stellen in de zienswijzen dat Rijkswaterstaat zich niet aan de Wet milieubeheer houdt vanwege hogere waarden dan 50 dB (en 48 dB uit de Wet geluidhinder). Dit is niet juist. De Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder bieden ruimte om hogere geluidbelastingen toe te staan dan de voorkeurs(grens)waarde met een bovengrens tot 65 dB (Wet milieubeheer) en 68 dB (Wet geluidhinder).

Geluidbelastingen boven de toetswaarde zijn niet zonder meer toegestaan, maar geluidmaatregelen hoeven niet tot elke prijs te worden getroffen. Dat zou de uitvoering van het geluidbeleid onbetaalbaar maken. In de wetgeving is hiervoor het doelmatigheids criterium opgenomen. Het doel van dit doelmatigheids criterium is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidreducerende maatregelen te komen. Het doelmatigheids criterium houdt rekening met de hoogte van geluidbelasting op de woningen, het aantal woningen dat van de maatregel profiteert, de geluidreductie die de maatregel oplevert en de kosten van de maatregel. Op grond daarvan is beoordeeld of het financieel doelmatig is om een maatregel toe te passen (wegen de kosten voor de maatregelen op tegen de bereikte geluidreductie). Alle geluidgevoelige objecten die profiteren van dezelfde maatregel en een geluidbelasting hebben groter dan 50 dB leveren een budget aan reductiepunten op voor het "financieren" van de geluidbeperkende maatregel. Hoe hoger de geluidbelasting, hoe meer budget een object krijgt. Hoe omvangrijker de maatregel, hoe meer maatregelpunten deze kost. Vaak blijken maatregelen bij verspreid gelegen woningen niet doelmatig en bij woonkernen, met veel woningen, wel. Het doelmatigheids criterium is voor het hoofdwegennet opgenomen in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer en voor overige wegen opgenomen in de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

Uit akoestisch onderzoek blijkt welke geluidbeperkende maatregelen er zijn (bron- en overdrachtsmaatregelen) en of deze financieel doelmatig zijn. Dit kan betekenen dat maatregelen die een verlaging van de geluidbelasting met zich meebrengen na afweging toch niet uitgevoerd worden omdat de kosten te hoog zijn.

Aanvullend biedt het wettelijk kader de mogelijkheid om maatregelen te beoordelen op landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige en technische aspecten. Op deze gronden kan van een financieel doelmatige maatregel worden afgeweken.

In het akoestisch onderzoek is per cluster (één of meerdere woningen waar sprake is van een overschrijding van de toetswaarde) inzichtelijk gemaakt of een maatregel financieel doelmatig is en of deze landschappelijk, stedenbouwkundig, verkeerskundig en technisch aanvaardbaar is. Voor alle woningen waarvoor het niet mogelijk is om de geluidbelasting tot de toetswaarde te reduceren, wordt een onderzoek naar de gevelisolatie uitgevoerd om de binnenwaarde in de woning te bepalen. Indien uit dit onderzoek blijkt dat de binnenwaarde in de woning niet voldoet aan de norm van de Wet milieubeheer of de Wet geluidhinder, komt de woning in aanmerking voor gevelmaatregelen om het geluid in de woning te reduceren. Deze onderzoeks- en isolatiekosten komen voor rekening van het Rijk (behoudens meerkosten als gevolg van achterstallig onderhoud, bouwkundige gebreken e.d.). Dit onderzoek zal plaatsvinden nadat het TB onherroepelijk is en maakt geen onderdeel uit van deze procedure.

Proeflocatie deklaag DGD-B

Het maatregelpakket is in het Tracébesluit gewijzigd ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit. Er is opnieuw een akoestisch onderzoek gedaan, waarbij maatregelen zijn afgewogen en beoordeeld op financiële doelmatigheid. Dit leidt tot een bronmaatregel Dunne Geluidreducerende Deklaag A (DGD-A) op de nieuwe N35 en aanvullende overdrachtsmaatregelen. Het effect van deze maatregelen is meegenomen bij de wijziging van geluidproductieplafonds in het Tracébesluit. De geluidreducerende bronmaatregel Dunne Geluidreducerende Deklaag B (DGD-B) zoals die in het Ontwerp-Tracébesluit was opgenomen is niet langer onderdeel van het besluit. Dit is gedaan, omdat er nog onvoldoende kennis is over het

technisch functioneren van dit type asfalt. (TK vergaderjaar 2017-2018,32252 nr. 61, 8 febr. 2018).

Aangezien er momenteel op het hoofwegennet voor één proeftraject een pilot loopt met deklaag DGD-B (traject N35 Zwolle-Wijthmen), is besloten een tweede proeflocatie toe te voegen op het traject Nijverdal-Wierden. Dit betekent dat van km 42,33 tot km 34,38 HRL (noord/oostzijde) en van km 34,38 - 42,35 HRR (zuid/westzijde) de deklaag DGD-B zal worden toegepast in plaats van DGD-A, zoals (minimaal) is voorgeschreven in de besluittekst. Hierdoor zal de feitelijk optredende geluidbelasting op de gevels van de woningen langs dit gedeelte van het traject, direct na realisatie van het TB, lager uitvallen dan de berekende waarden in de bijlagen bij het akoestisch onderzoek. Het verschil in geluidreductie bedraagt ca. 1 dB. Omdat het een proef betreft, wordt het effect, de extra geluidreductie van de deklaag DGD-B ten opzichte van DGD-A, niet verwerkt in de geluidproductieplafonds. In de contracteisen zal voor dit wegdeel de deklaag DGD-B worden opgenomen. Na realisatie van het Tracébesluit zal door de wegbeheerder op de beide wegvakken monitoring plaatsvinden. Na de evaluatie zal beoordeeld worden of deklaag DGD-B technisch vrijgegeven kan worden voor toepassing in andere projecten.

Gemeentelijk geluidbeleid

Indieners wijzen vaak naar het gemeentelijk geluidbeleid dat uitgaat van lagere normen. Gemeenten mogen lokaal geluidbeleid opstellen. Dit lokale geluidbeleid bindt uitsluitend de gemeente. Om die reden is dit beleid niet van toepassing op deze wijziging. In het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het (O)TB is opgenomen is daarom ook niet getoetst aan de ambitiewaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid.

Wooncomfort/gezondheid

De normstelling in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer is erop gericht om in een acceptabel woon- en leefklimaat te kunnen voorzien. De systematiek van de geluidproductieplafonds (onderdeel van de Wet milieubeheer) is erop gericht om gezondheidseffecten op lange termijn te voorkomen.

Het aspect gezondheid ten aanzien van geluid is in het (O)TB geborgd doordat wordt voldaan aan de wet- en regelgeving die geldt voor geluid vanwege (rijks)wegen. Dit neemt niet weg dat geluid door elk individu anders wordt ervaren evenals een toename van de geluidbelasting, ook al blijft deze binnen de norm.

Geluid wordt uitgedrukt in decibel. Een verhoging/verlaging in decibel verloopt niet lineair, maar logaritmisch. Dat betekent inderdaad dat een verhoging van 3 dB overeenkomt met een intensiteitsverdubbeling. Voor het menselijke gehoor is deze intensiteitsverdubbeling echter niet als een verdubbeling van het geluid waarneembaar. Voor het menselijke gehoor zorgt een toename in de geluidbelasting van circa 10 dB voor een waarneembare verdubbeling van het geluid.

Cumulatie

Indien sprake is van een overschrijding van de toetswaarde van geluidgevoelige objecten (inclusief maatregelen) wordt gekeken of er ook andere geluidsbronnen zijn. Voor de N35 geldt dit voor enkele onderliggende wegen (minimale rijsnelheid 50 km/uur) en de spoorweg Zwolle-Enschede. De geluidcontouren van luchthaven Lelystad reiken niet tot het plangebied, het luchtvaartverkeer is daarom niet in het onderzoek naar cumulatie meegenomen.

Verschillende soorten geluidsbronnen zijn bij dezelfde getalswaarde van de geluidsbelasting niet allemaal even hinderlijk. Bij het berekenen van cumulatieve geluidsniveaus worden de afzonderlijke geluidsbelastingen eerst omgerekend naar gelijk niveau van hinderlijkheid voordat ze worden opgeteld. Dat betekent dus ook dat het opgetelde, cumulatieve niveau niet meer zonder meer te vergelijken is met de geluidsnormen voor wegverkeerslawaai, met andere woorden: een cumulatief niveau van bijvoorbeeld 56 dB betekent niet dat de norm (voorkeurswaarde 50 dB) met 6 dB wordt overschreden.

Doel van het cumulatieve onderzoek is om bij de afweging van maatregelen in de gevallen bij samenloop van verschillende geluidsbronnen (cumulatie) tot een optimale maatregelkeuze te komen voor het geluidsgevoelige object en daarbij te beoordelen of cumulatie van geluid niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat leidt. Er zijn voor cumulatie geen wettelijke toets-/streefwaarden voor in de wet opgenomen. Het onderzoek kan er bijvoorbeeld toe leiden dat een geluidmaatregel niet op of langs de te wijzigen weg wordt getroffen, maar bij een andere bron.

Woningen Meijerinkshoekweg 1 en 1a

Uit het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het OTB is opgenomen, blijkt dat deze woningen voldoen aan de voorkeurswaarde van 50 dB. Deze woningen zijn daarom terecht niet als (resterend) knelpunt in het OTB opgenomen. Voor het TB is het akoestisch onderzoek geactualiseerd, onder andere aan de hand van aangepaste verkeerscijfers (zie hiervoor het TB). De actualisatie leidt tot een wijziging voor de woning Meijerinkshoekweg 1. De geluidbelasting bedraagt 51 dB. Hierdoor is sprake van een (resterend) knelpunt. Voor deze woning (en omliggende knelpuntwoningen in het cluster Wierden Noord Meijerinksberg is het treffen van (overdrachts)maatregelen, evenals in het OTB, financieel niet doelmatig. Deze woning is in het TB opgenomen op de lijst met knelpunten en de kaarten. De bewoners/eigenaren van deze woning worden hierover geïnformeerd. Ook na actualisatie van het onderzoek bedraagt de geluidbelasting voor de woning 1^e Meijerinkshoekweg 1a 50 dB. Hiermee voldoet de geluidbelasting aan de voorkeurswaarde en is de woning geen knelpunt.

3.1.3 Maatregelen

Door veel indieners is gereageerd op de te nemen bron- en overdrachtsmaatregelen als gevolg van de aanpassing van de weg. Ook geven indieners aan dat er ten onrechte te weinig of in zijn geheel geen maatregelen worden toegepast, terwijl dit gelet op de geluidbelasting wel gepast zou zijn. Verscheidene indieners geven aan dat door het niet toepassen van maatregelen Rijkswaterstaat hier het evenredigheidsbeginsel en het gelijkheidsbeginsel schendt.

Beantwoording

De toepassing van maatregelen wordt bepaald met het doelmatigheidscriterium. Voor uitleg hierover zie paragraaf 3.1.2. van deze Nota van Antwoord en het akoestisch onderzoek. Indieners benoemen in hun zienswijzen verschillende bron- en overdrachtsmaatregelen en hun bedenkingen hierbij. Ook stellen zij aanvullingen voor. Hieronder zijn deze per onderdeel benoemd.

Geluid reducerende wegdekverharding.

Verschillende indieners betwijfelen de effectiviteit van geluid reducerende wegdekverharding, omdat de werking hiervan vermindert door de verschillende omstandigheden (sneeuw, regen, ijzel, vervuiling). Door slijtage en verzadiging verslechtert volgens indieners de geluidswerende werking. Ook zijn de kosten hoog,

waardoor het geld beter aan andere maatregelen kan worden besteed. Ook hebben zij vragen over de toepassing in combinatie met een viaduct.

Beantwoording

Er is inderdaad sprake van slijtage van asfalt. Voor de periode van de levensduur van het asfalt is in het akoestisch onderzoek rekening gehouden met een gemiddelde geluidreductie. In de berekeningen is dit verdisconteerd met de correctieterm Cwegdek zoals opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). Direct na de aanleg van het wegdek reduceert het asfalt meer geluid, dit vermindert aan het einde van de levensduur. De standaard akoestische kwaliteit voor N-wegen, zoals de N35 zijn dunne deklagen A.

80 km/h i.p.v. 100 km/h

Diverse indieners stellen voor om de maximumsnelheid op de rijksweg te verlagen (en te handhaven) en daarmee de geluidoverlast te verminderen.

Beantwoording

De minister heeft in 2016 in nauw overleg met de regio besloten tot aanleg van een autoweg tussen Nijverdal en Wierden. Om de doelen van het project te realiseren, namelijk verbeterde doorstroming en een verhoging van de verkeersveiligheid, is besloten om het project te realiseren met een autoweg met 2x2 rijstroken. Conform het landelijk beleid is het snelheidsregime op deze autowegen 100 km/h. De geluidwinst bij het verlagen van de maximumsnelheid is bovendien beperkt en bedraagt circa 1 dB. Vrachtverkeer levert de grootste bijdrage aan de totale geluidbelasting. Ook bij verlaging van de snelheid, verandert de snelheid van vrachtwagens niet. Voor het overige verkeer is sprake van een beperkt effect.

Hoogteligging van de weg

Door de verhoogde ligging van de N35 wijzen indieners erop dat de invloed van geluid op de omgeving veel groter wordt dan in de huidige situatie. Zeker omdat in de huidige situatie het spoor, dat op een dijk ligt, als geluidwering functioneert voor de noordzijde van de N35.

Beantwoording

De invloed van geluid reikt verder in de omgeving bij een verhoogde ligging dan een ligging op maaiveldniveau. Bij een verhoogde ligging is het effect van objecten in het overdrachtsgebied namelijk veel geringer dan bij een weg op maaiveldniveau (het geluid wordt minder afgeschermd door tussenliggende bebouwing). In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de verhoogde ligging en de overdracht van geluid op de omgeving. Overigens is de afschermdende werking van een scherm bij een verhoogde ligging weer groter dan de afschermdende werking van een scherm met dezelfde hoogte bij een ligging op maaiveldniveau. Bij een verhoogde ligging van de weg zal het geluid namelijk ook naar beneden afstralen, dit betekent dat met een relatief laag scherm al een deel van het geluid kan worden afgeschermd. Een verhoogde ligging betekent dus niet altijd een minder gunstige geluidssituatie dan een ligging op maaiveld. De keuze voor een verhoogde ligging van de N35 is in §2.3 nader toegelicht.

Geluidschermen

Diverse indieners geven aan dat het niet duidelijk is waarom er bij hun woning/woongebied geen maatregelen wordt getroffen, terwijl op ogenschijnlijk vergelijkbare plekken wel maatregelen worden getroffen. In diverse zienswijzen

wordt gevraagd naar de aanleg extra geluidschermen en geluidwal op verschillende locaties, te weten:

- o geluidscherm noordzijde van de weg (N35, ter hoogte van Schietbaanweg/ Meijerinksberg) of, indien mogelijk, noordzijde van het spoor*
- o geluidschermen te plaatsen langs de toerit richting Nijverdalen*
- o geluidwand tussen de nieuwe N35 en de spoordijk.*
- o geluidschermen plaatsen tussen hoofdrijbaan en afrit. Bij voorkeur lage innovatieve schermen die het (rol)geluid absorberen zo dicht mogelijk bij de bron (middels EMVI in de markt zetten). Dit geldt overigens voor alle aan te brengen geluidschermen, om te voorkomen dat het geluid weerkaatst;*
- o nabij de Vossenbosweg, tussen de N35 en de Nijverdalsestraat, loopt de geluidwal slechts tot de oostzijde van de Vossenbosweg. Deze geluidwal zal verder in westelijke richting moeten lopen om geluidhinder te voorkomen.*
- o aanleg van een geluidwal aan de zuidzijde van de nieuwe weg ter hoogte van de Schietbaanweg Wierden.*

Beantwoording

In het akoestisch onderzoek is onder andere rekening gehouden met de verwachte verkeersbewegingen, de wijziging in snelheid, verbreding van de weg en de hoogteligging van de (te wijzigen) weg en omgeving. Als hieruit blijkt dat de geluidbelasting bij een geluidgevoelig object in de toekomstige situatie hoger is dan de wettelijke toetswaarde, dan geldt een wettelijke plicht om te onderzoeken of het mogelijk is om de geluidbelasting met financieel doelmatige maatregelen terug te brengen tot deze toetswaarde (zie ook paragraaf 3.1.2 voor een nadere toelichting op het doelmatigheids criterium).

Het doel van dit doelmatigheids criterium is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidreducerende maatregelen te komen. Dit criterium wordt daarom door Rijkswaterstaat bij alle projecten gehanteerd. Het al dan niet treffen van maatregelen volgt uit de systematiek van het wettelijk kader en het doelmatigheids criterium. In het akoestisch onderzoek bij het TB zijn de afwegingen per locatie inzichtelijk gemaakt. Dat de toepassing van het doelmatigheids criterium tot verschillende uitkomsten leidt voor verschillende locaties kan bijvoorbeeld komen door de ligging van de objecten van de weg, de hoogte van de geluidsbelasting en het aantal woningen dat van de aaneengesloten maatregel kan profiteren (cluster). Mocht – ondanks de te treffen geluidmaatregelen – de geluidbelasting bij een geluidgevoelig object (woning) nog niet voldoen aan de wettelijke grenswaarde, dan is het de plicht van Rijkswaterstaat om te borgen dat de geluidbelasting in de woning wel voldoet aan de wettelijke grenswaarde. Als daarvoor bouwkundige maatregelen moeten worden getroffen aan de woning, dan biedt Rijkswaterstaat die kosteloos aan. Gelet op de zienswijzen op dit punt is voor één locatie dit hieronder nader toegelicht.

Schietbaanweg/Meijerinksberg

Ter hoogte van de woningen aan de Schietbaanweg en Meijerinksberg blijkt uit het akoestisch onderzoek dat het financieel niet doelmatig is om een akoestisch zinvolle maatregel te treffen. Ondanks de toename in geluidbelasting genereert dit cluster woningen onvoldoende budget aan reductiepunten. In het akoestisch onderzoek (O)TB/MER N35 Nijverdalen-Wierden is in hoofdstuk 5 van het deelrapport dit nader beschreven (zie cluster Wierden-Noord – Meijerinksberg).

In enkele zienswijzen wordt de suggestie van een geluidwal gedaan. Een dergelijke maatregel is voor de woningen in het cluster Meijerinksberg financieel niet doelmatig. Daarnaast zal een geluidwal van 2 meter hoog en circa 1000 meter lang voor de woningen in het gebied Schietbaanweg/Meijerinksberg maximaal 1 dB geluidreductie opleveren, wat niet of nauwelijks waarneembaar is. Bovendien dient een geluidwal minimaal 5 dB reductie op te leveren, om als doelmatig aangemerkt te kunnen worden.

Weerkaatsing door aanleg nieuwe geluidschermen

Diverse indieners vrezen dat de aanleg van nieuwe geluidschermen aan de overzijde van de weg leidt tot een extra toename van de geluidbelasting bij hun woning door de weerkaatsing van het geluid.

Beantwoording

In het akoestisch onderzoek zijn de effecten van weerkaatsing meegenomen. Hierbij is voor nieuw te bouwen geluidschermen uitgegaan dat de wegzijde van de geluidschermen met akoestisch absorberende eigenschappen worden uitgevoerd. In het geluidmodel zijn voor de geluidschermen per octaafband de mate van reflectie ingevoerd. Ondanks dat er absorberende geluidschermen worden toegepast treedt er toch enige reflectie op, het effect hiervan is echter verwaarloosbaar. Dit effect is meegenomen in de geluidberekeningen.

Binnen het project N35 Nijverdal- Wierden zijn hiervoor twee verschillende verschijningsvormen. In Nijverdal zijn dit rechtopstaande schermen met een absorberend materiaal, met uitzondering van de schermen ter hoogte van kunstwerken (4 in totaal). Het absorberende materiaal moet aan bepaalde – voorgeschreven – absorberende eigenschappen voldoen zodat het scherm ook daadwerkelijk geluid absorbeert. Ter plaatse van de kunstwerken wordt het scherm transparant (reflecterend) en rechtopstaand uitgevoerd. Deze schermen hebben een beperkte lengte, hierdoor zal er geen relevante reflectie naar de overzijde van de weg optreden. In Wierden gaat het om reflecterende achterover hellende schermen die onder een hoek van 20 graden worden geplaatst waardoor ze een deel van het geluid als het ware absorberen. De hellingshoek zorgt er – bij laagbouw – voor dat het geluid naar boven wordt gereflecteerd, waardoor dit gereflecteerde geluid de lage woningen niet zal bereiken.

Duurzaamheid

Diverse indieners verzoeken om duurzaamheid toe te passen bij de maatregelen, zoals geïntegreerde zonnepanelen in de geluidschermen. Hierbij verwijzen indieners ook naar de "Green-deal" van RWS.

Beantwoording

In de afgelopen periode hebben - omtrent dit thema - meerdere bijeenkomsten plaatsgevonden met provincie Overijssel en beide gemeenten. Eén van de uitkomsten van deze bijeenkomsten is dat het thema duurzaamheid meegenomen wordt in het contract, waarbij de aannemer wordt uitgedaagd om met duurzame maatregelen te komen in zowel de realisatiefase als de definitieve situatie. In het project N35. Er worden geen specifieke duurzame maatregelen voorgeschreven.

Stille voegovergangen

In het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is geen toeslag opgenomen voor de piekgeluiden die kunnen optreden als gevolg van een voegovergang bij kunstwerken. Er zijn ook geen geluidnormen voor piekgeluiden als gevolg van wegverkeer. De reden daarvoor is dat het zeer onwaarschijnlijk is dat

een voegovergang leidt tot een hogere equivalente ('gemiddelde') geluidbelasting van een jaargemiddelde. Desalniettemin kan de akoestische herkenbaarheid van een voegovergang leiden tot geluidhinder. Om die reden past Rijkswaterstaat in projecten zogenaamde stillere voegovergangen toe, waarmee de potentiële hinder zoveel als mogelijk wordt voorkomen.

*Aanvullende maatregelen na monitoring
Meerdere indieners behouden zich het recht voor wederom om aanvullende maatregelen te verzoeken, indien dit blijkt dat de praktijk erger is dan de berekeningen.*

Beantwoording

Voor het TB van de N35 worden de geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld en opgenomen in het geluidregister op basis van de informatie uit het akoestisch onderzoek bij het besluit. Rijkswaterstaat levert jaarlijks een nalevingsrapportage op waarin verslag wordt gedaan van het onderzoek naar de geluidproductie in het voorgaande jaar. Dit is verplicht op basis van de Wet milieubeheer (artikel 11.22). Elk jaar verschijnt het nalevingsverslag op de website van Rijkswaterstaat. De exacte publicatie verschilt per jaar, soms aan het eind van het jaar, soms aan het begin van het nieuwe jaar. Het verslag kan worden geraadpleegd op de website van Rijkswaterstaat via <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx>. Het eerste verslag gaat over het eerste volledige jaar na openstelling. Het jaar van openstelling wordt verwacht in 2022. Het eerste verslag gaat dan over het jaar 2023 en wordt in 2024 opgeleverd. Wanneer uit de monitoring blijkt dat er sprake is van een (dreigende) overschrijding van het geluidproductieplafond, dan is Rijkswaterstaat wettelijk verplicht nieuwe/aanvullende geluidmaatregelen in overweging te nemen conform het daarvoor staande wettelijke en beleidsmatige kader. Bij vragen hierover kan contact worden opgenomen met Rijkswaterstaat.

In de Wet milieubeheer is ook opgenomen dat de rekenuitkomsten steekproefsgewijs gecontroleerd moeten worden door middel van metingen langs de weg. Het onafhankelijke Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) doet ieder jaar steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van de rekenmethode. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit. Hierbij wordt de gemeten geluidproductie van referentiepunten vergeleken met de berekende geluidproductie. Verschillen tussen de gemeten en berekende waarden hebben geen directe juridische consequenties in de naleving van de plafonds. Wel kunnen verschillen aanleiding geven voor nader onderzoek naar de gehanteerde uitgangspunten en rekenmethoden die voor de wettelijke berekening worden gebruikt.

3.2 Luchtkwaliteit

Uit de ontvangen zienswijzen blijkt dat indieners zich zorgen maken over de luchtkwaliteit vanwege onder meer de toename van het verkeer, het op kortere afstand komen te liggen van de weg (aan de Noordkant) en de verhoogde ligging. Ook zijn er vragen over welke standaardrekenmethode bij het onderzoek is gehanteerd. Tot slot maken indieners zich zorgen over de mogelijke filevorming en het effect daarvan op de luchtkwaliteit ter hoogte van Nijverdal Oost op de rijbaan richting de tunnel. Dit omdat op dit punt de autoweg weer versmalt en overgaat in 80 km-weg met 2x1 baan. Deze 'flessenhals' zal zeker in de spits zorgen voor filevorming waardoor meer uitlaatgassen worden uitgestoten dan bij vloeiend verkeer, aldus insprekers.

Beantwoording

In de Wet milieubeheer zijn normen voor de luchtkwaliteit opgenomen. Die normen zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen. De normen in de Wet milieubeheer zijn overgenomen van de Europese richtlijn Luchtkwaliteit. Om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren en aan de grenswaarden te laten voldoen is in 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld. Het NSL richt zich op de stoffen NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijnstof). Dit zijn de belangrijkste vervuilende stoffen die door wegverkeer worden uitgestoten.

In de NSL-monitoring worden de concentraties fijnstof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. Bovendien kan met berekeningen de toekomstige situatie in beeld worden gebracht. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.

Een Tracébesluit moet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen volgend uit de Wet milieubeheer. Het project N35 Nijverdal-Wierden is opgenomen in NSL onder IB nr. 2101. Daarmee is verzekerd dat het project niet in strijd is met de grenswaarden. Uit de berekeningen blijkt ook dat de normen voor fijn stof en stikstofdioxide niet worden overschreden als gevolg van de aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. In de modellering is daarbij onder andere rekening gehouden met de hoogteligging van de weg, tunnels en eventuele filevorming. Voor de aard en omvang van verkeers- en vervoersstromen is gebruik van gegevens uit het verkeersonderzoek.

Omdat het project voldoet aan de luchtkwaliteitseisen zijn geen aanvullende maatregelen nodig.

3.3 Gezondheid en leefbaarheid

Uit de zienswijzen blijkt dat een groot deel van de indieners zich zorgen maakt over de invloed op de gezondheid en leefbaarheid rond het plangebied in relatie tot de realisatie van de plannen. Het gaat indieners dan met name om geluid en luchtkwaliteit en de effecten op de persoonlijke (leef-)situatie.

Beantwoording

Voor de N35 Nijverdal – Wierden heeft er geen aparte toetsing plaatsgevonden aan het thema 'gezondheid', omdat de gezondheidseffecten naar voren komen via de thema's luchtkwaliteit en geluid (zie het MER). Vanuit de taak die op de overheid rust om te zorgen voor het algemeen belang zijn diverse regels opgenomen in wetten die zich richten op leefomgeving en gezondheid. Denk bijvoorbeeld aan de Wet geluidhinder, Wet milieubeheer, Wet natuurbescherming, wetgeving op het gebied van externe veiligheid, archeologie, bodem en water. Bij de vaststelling van de normen in deze wetten is rekening gehouden met de effecten op de gezondheid van mens en dier. De besluitvorming rondom het TB moet aan al deze regels voldoen. In het TB zijn de effecten onderzocht van de N35 Nijverdal - Wierden op

onder andere geluid en luchtkwaliteit in relatie tot wet- en regelgeving (zie ook de beantwoording onder 3.1 en 3.2). Het TB voldoet aan de normen uit de geldende wet- en regelgeving. Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35.

4 Landschap en Ecologie

4.1 Landschap

Diverse indieners merken op dat er onvoldoende aandacht is voor de landschappelijke waarde van bijvoorbeeld de landschappen Steenbroake, Landgoed Eversberg en het gebied van Regge t/m Wierdense Veld. Deze landschappen worden volgens indieners niet of niet voldoende in de rapporten meegenomen. Indieners wijzen ook op het ontbreken van een landschappelijke inpassing bij het landgoed Eversberg, terwijl in het MER wordt aangegeven dat als gevolg van de landschappelijke inpassing het effect en de beleving van de aanpassing van de N35 minder groot wordt. De invloed van de weg beïnvloedt volgens indieners dit landgoed in grote mate door de afstand tot de weg, de hogere ligging en de beperkte hoogte van het geluidsschermband (2 meter). Hierdoor heeft het geluid hier vrij spel. Enkele indieners verzoeken om een landschappelijke aankleding aan de noordzijde van de wadi ter hoogte van de Dwarsdijk. Ook wordt door indieners aangegeven dat een visie op de landschappelijke inpassing van het talud aan de zuidkant van Wierden ontbreekt. Meerdere indieners spreken een voorkeur uit voor niet transparante schermen en de inpassing van geluidsschermen met beplanting.

Beantwoording

Landschappelijke waarde en landschappelijke inpassing omgeving Regge, landgoed Eversberg, Kruidenwijk en Wierdenseveld

In hoofdstuk 3 van het deelrapport Landschap zijn naar aanleiding van de zienswijzen passages toegevoegd over de landschappelijke waarde van het gebied van de Regge t/m Wierdense Veld (inclusief landgoed Eversberg). 't Steenbroake is al opgenomen in het deelrapport Landschap onder de naam 'het waterwingebied van Vitens'.

De landschappelijke inpassing in de tekst van het deelrapport Landschap bij het onderdeel historische geografie onder Cultuurhistorie doelt op alle landgoederen samen. Hierdoor is deze tekst niet alleen van toepassing op landgoed Eversberg. Het woord gering op pagina 38 in paragraaf 4.2 in de zinsnede 'gering negatief effect op de beleving van de landgoederen' is onjuist en wordt verwijderd. Door de landschappelijke inpassing wordt het effect en de beleving ervan *plaatselijk* wel minder groot. In totaal blijft de score negatief (pagina 68 van het deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit).

De tekst op pagina 50 van het deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is als volgt aangepast: "De leefbaarheid en het woongenot in Nijverdal worden zo goed mogelijk behouden door de bundeling van het tracé met het spoor, de plaatsing van geluidsschermen en de landschappelijke inpassing van de taluds en de geluidsschermen waar mogelijk."

Ter hoogte van landgoed Eversberg is een 2 meter hoog geluidsschermband voorzien. De weg ligt hierdoor voor een gedeelte visueel en geluidstechnisch achter dit scherm. Vanwege een gebrek aan ruimte is voor dit geluidsschermband geen landschappelijke inpassing voorzien. De score blijft daarom ook negatief.

Bij de kruising met de Baron van Sternbachlaan komt de N35 circa 5-6m hoger te liggen dan in de huidige situatie, op circa dezelfde hoogte als het spoor. De keuze voor deze ligging is gemaakt vanuit een integrale afweging binnen de beschikbare ruimte, waarin ook civieltechnische redenen hebben meegewogen. Vanaf de

noordkant ligt het tracé achter de verhoogde ligging van het spoor. Tussen het spoor en de weg is geen ruimte voor beplanting. Beplanting in de directe omgeving vormt vanuit verschillende perspectieven wel een voorgrond voor het talud van het spoor en de N35. Aan de zuidkant is ter plaatse van de verhoogde ligging het talud ingepast met beplanting. Aangrenzend aan de percelen is de boombeplanting gehandhaafd of wordt deze terug geplaatst.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op het landgoed de geluidbelasting niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie omdat de N35 wordt voorzien van geluidreducerend asfalt. Een geluidscherm levert weinig tot geen geluidreductie op vanwege de kromtestraal van de geluidgolven. Hierdoor is de werking van het geluidscherm (geluidreductie) op grotere afstand van het scherm veel kleiner dan direct achter het scherm. Wel treedt op grotere afstand van de weg een geluidreductie op door bodemdemping, luchtdemping en afstanddemping (verlies van geluidsenergie over de afstand). Tot slot heeft de verhoogde ligging van het landgoed weinig tot geen effect op de hoogte van de geluidbelasting door de afstand tot de weg.

Aankleding Wadi

Op het noordelijke talud van de wadi wordt struweel (struiken) aangebracht ter plaatse van km 38.700 -38.900.

Landschappelijke inpassing van het talud aan de zuidkant van Wierden

Een visie op de landschappelijke inpassing wordt toegevoegd aan het deelrapport landschap. Op het talud ten noorden en oosten van de Zandinksweg wordt struikvegetatie aangeplant, aansluitend op de bestaande beplanting. Op het overige deel van dit talud en andere taluds wordt een schrale bloemrijke bermvegetatie ontwikkeld.

Inpassing geluidschermen

De voorkeur van bewoners voor het toepassen van niet transparante schermen was al bekend. Transparante schermen zijn daarom alleen toegepast op viaducten om de lichtinval van de onderdoorgang te optimaliseren en om zicht op belangrijke landschappelijke structuren te bieden. Binnen het Richting Gevend Inrichtingsplan (RGIP) zijn de mogelijkheden voor landschappelijke inpassing van dichte geluidschermen nader onderzocht. Dit heeft geleid tot aanvullende beplantingen langs geluidschermen;

- aan de zuidzijde in het Reggedal,
- aan de zuidwestzijde van de Vossenbosweg,
- ten zuiden van Wierden tussen km 42.000 - 42.100.

Nadere inrichting ecoduct direct aangrenzende gronden

De inrichting van het ecoduct en de aangrenzende gronden wordt op basis van het Richting gevend Inrichtingsplan door de aannemer uitgewerkt. De uitwerking vindt plaats in samenspraak met en na goedkeuring door Landschap Overijssel, gemeente Hellendoorn (zuidzijde) en gemeente Wierden (noordzijde).

4.2 Ecologie

Indieners maken zich zorgen om de effecten op ecologie en wijzen op de effecten van geluid, licht en beweging. Ook het gebied Steenbroake wordt door indieners veelvuldig aangehaald en in het bijzonder het effect van geluid op de vleermuizen in dit gebied. Indieners wijzen ook op overtreding van de Wet natuurbescherming door het viaduct, vanwege het verblijven en foerageren van diersoorten aan beide zijden van de N35 (reeën, fazanten, patrijzen, steenmarters, hazen, bonte spechten,

koolmezen, buizerds, valken, zwaluwen en vleermuizen). Tot slot wijzen indieners erop dat het onderzoek naar beschermde vogels niet goed is uitgevoerd. In het gebied ten noorden van de N35 tussen Reggedal en Wierdense Veld komen volgens hen veel meer beschermde soorten voor dan het project MER aangeeft.

Beantwoording

In het natuuronderzoek is rekening gehouden met de effecten van de nieuwe weg op beschermde soorten. De versturende effecten van geluid, licht en beweging verschillen sterk per soort(groep) en de gebiedsfuncties van deze soort(groep)en. In de beantwoording is nader ingegaan op vleermuizen, vogels en overige dieren.

Vleermuizen Steenbroake

In het deelrapport natuur ten behoeve van TB wordt dit gebied aangeduid als 'het waterwingebied van Vitens'. Deze beantwoording gebruikt de benaming van indieners. Bij 't Steenbroake neemt het geluid beperkt toe. Dit gebied heeft belangrijke gebiedsfuncties voor natuur (met name vleermuizen). Wezenlijke effecten door geluid op vleermuizen zijn beperkt tot een relatief smalle zone langs wegen. Buiten 50 meter ter weerszijden van de weg is geen invloed van geluid op vleermuizen aan de orde (zie hiernavolgend tekstkader). De belangrijke gebiedsfuncties van 't Steenbroake, zoals de grondwal met bunker, de plas met aangrenzende bosschages en het overige belangrijke foerageergebied, liggen op meer dan 50 meter afstand van het nieuwe wegtracé, zodat directe negatieve effecten door verkeersgeluid uitgesloten kunnen worden.

In de toekomstige situatie kan lichtverstoring niet worden uitgesloten. Hiermee wordt het gebied mogelijk ongeschikt voor watervleermuizen en minder geschikt voor laatvliegers. Het nemen van mitigerende maatregelen (maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of verminderen) is noodzakelijk om lichtverstoring in de toekomstige situatie te voorkomen. In het plan is daarbij uitgegaan van de aanleg van afschermdende beplantingen en daarvoor is in het TB ruimte gereserveerd.

Daarnaast is de samenhang tussen 't Steenbroake en leefgebieden (foerageergebieden, vliegroutes) van vleermuizen in de omgeving relevant. Uit het natuuronderzoek blijkt dat belangrijke vliegroutes door de nieuwe weg doorsneden worden. Dit kan de verbinding met ten zuiden van de (bestaande en nieuwe) weg gelegen leefgebieden beperken en leiden tot meer verkeersslachtoffers onder vleermuizen. Daarom zijn in het plan op kritieke punten maatregelen voorzien om ervoor te zorgen dat essentiële vliegroutes in stand blijven. Dit geldt ook voor de omgeving van 't Steenbroake. In totaal wordt een viertal alternatieve vliegroutes over of onder de weg gerealiseerd, inclusief toeleidende beplantingsstructuren. Twee van de vier routes worden in de directe omgeving van 't Steenbroake gerealiseerd, zoals in het deelrapport natuur is beschreven.

Verstoring van vleermuizen door verkeersgeluid

Vleermuizen maken alleen gebruik van hoge geluidsfrequenties en kunnen ook alleen deze frequenties horen. De grens is soortspecifiek en hangt vaak samen met de jachtstrategie (Dietz et al, 2011). Actieve jagers horen frequenties van meer dan 20.000 Hz het beste. Voor passieve jagers zoals de gewone grootoorvleermuis wordt een ondergrens van 3.000 Hz gehanteerd (Coles et al., 1989). Overige soorten in Nederland zullen een vergelijkbare of in de meeste gevallen een hogere ondergrens in het hoorbereik kennen.

Verkeerslawaaï veroorzaakt vooral geluid met lage frequenties. Het grootste deel van verkeersgeluid is daardoor niet of niet goed hoorbaar voor vleermuizen. Er zijn ook hoge frequenties in het verkeerslawaaï aanwezig. Deze hoge frequenties doven echter snel uit. Geluidsmetingen laten zien dat vanaf een afstand van 35 meter van een snelweg ultrasoon geluid (>20.000 Hz) verwaarloosbaar is (Schaub et al., 2008). De frequenties tussen 3.000 en 20.000 Hz kunnen op een iets grotere afstand nog hoorbaar zijn, met name voor passieve jagers als de gewone grootoorvleermuis. Siemers en Schaub (2011) hebben aangetoond dat voor passieve jagers een effect door verkeersgeluid kan optreden tot ongeveer 50-60 meter afstand van een snelweg. Gelet op het voorgaande kan voor de N35, als 100 km-weg, een maximum verstoringafstand door geluid van 50 meter ter weerszijden van de weg voor vleermuizen worden gehanteerd.

Bronnen:

Coles, R. B., A. Guppy, M.E. Anderson & P. Schlegel (1989). Frequency sensitivity and directional hearing in the gleaner bat, *Plecotus auritus* (Linnaeus 1758). *Journal of Comparative Physiology A: Neuroethology, Sensory, Neural, and Behavioral Physiology*, 165(2), 269-280.

Dietz, C., O. von Helversen & D. Nill (2011). Vleermuizen. Alle soorten van Europa en Noordwest-Afrika. *Biologie – Kenmerken – Bedreigingen*. De Fontein / Tirion Uitgevers B.V., Utrecht.

Schaub, A, J. Ostwald & B. M. Siemers (2008). Foraging bats avoid noise. *Journal of Experimental Biology* 211: 3174-3180.

Siemers B.M. & A. Schaub (2011). Hunting at the highway: traffic noise reduces foraging efficiency in acoustic predators. *Proc. R. Soc. B* (2011) 278, 1646–1652
doi:10.1098/rspb.2010.2262

Vuistregel voor bepalen effecten van verstoring op vogels

In een factsheet beschrijft de Commissie voor de m.e.r. een vuistregel voor het bepalen van de effecten van verstoring door wegen op vogels. Daarbij gaat de commissie uit van een onderscheid tussen drukke en minder drukke wegen, waarbij de grens is gelegd bij 10.000 verkeersbewegingen per etmaal. Ook is er onderscheid gemaakt tussen kwetsbare en niet of minder kwetsbare gebieden. Omdat het gaat om een globale vuistregel is aangegeven dat eerst bepaald moet worden of de vuistregel voldoende informatie oplevert.

Voor de N35 is sprake van de aanpassing en gedeeltelijke verlegging van een bestaande drukke weg met meer dan 10.000 verkeersbewegingen per etmaal. Zowel in de bestaande als nieuwe situatie is het effectgebied op basis van de effectafstand uit de vuistregel dus grotendeels gelijk. Als gevolg van de verlegging van een deel van de weg naar het noorden kan het effectgebied misschien opschuiven, maar dit is door de beperkte afstand van de verlegging in de buurt van kwetsbare gebieden zoals het Wierdense Veld (maximaal enkele tientallen meters)

van beperkte orde. Daarnaast vormt de tussenliggende spoorlijn tot op zekere hoogte een afschermend element voor zowel de bestaande als de nieuwe weg. De vuistregel is daarom te globaal om in deze situatie concreet inzicht te geven in de daadwerkelijk effecten die optreden en vooral ook te globaal om te bepalen hoe de eventuele negatieve effecten voorkomen of verminderd kunnen worden.

De effectafstanden uit de vuistregel hebben betrekking op de (cumulatieve) effecten van verschillende factoren, namelijk geluidsverstoring, lichtverstoring, visuele verstoring, luchtverontreiniging en de kans op aanrijdingsslachtoffers. De effectafstanden van deze individuele aspecten verschillen echter sterk, waarbij het geluidseffect in bijna alle gevallen het verst rijkt en dus ook het meest bepalend is voor de maximale cumulatieve effectafstand. Om effectief effecten te bepalen en maatregelen te kunnen uitwerken om negatieve effecten voorkomen of te verminderen is er in het deelrapport natuur ten behoeve van TB, dat de basis vormt voor het Tracébesluit en MER, gekozen om de afzonderlijke effecten nader te onderzoeken.

Voor het bepalen van de reikwijdte van de effecten, waarin geluid het meest bepalend is, is geluidsonderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn indicatieve geluidcontouren (42 dB(A) en 47 dB(A)) berekend om vast te stellen of de geluidbelasting toeneemt. Deze contouren zijn nadrukkelijk niet bedoeld en ook niet geïnterpreteerd als absolute effectafstanden en zijn daarom beschreven als indicatieve geluidcontouren. Uit de contouren blijkt duidelijk dat de geluidssituatie als gevolg van het project nagenoeg ongewijzigd blijft. In kwetsbare gebieden is zowel sprake van lokale toenames als lokale afnames van de geluidniveaus, over het geheel is er geen sprake van significante toenames van geluid. Ook omdat in de voor de natuur belangrijkste delen (bos- en veengebieden, van belang voor onder meer bos-, moeras- en weidevogels) overwegend sprake is van een lichte afname van de geluidbelasting. Dit leidt tot de conclusie dat het project geen wezenlijke effecten heeft door de toename van geluid. Voor de overige aspecten, zoals lichtverstoring, visuele verstoring, luchtverontreiniging (met name stikstofdepositie) en verkeersslachtoffers heeft eveneens een beschouwing in het deelrapport natuur ten behoeve van TB plaatsgevonden. Ook hier geldt dat geen sprake is van effecten of dat deze effecten effectief verminderd of zelfs voorkomen worden. In het laatste geval zijn deze maatregelen onderdeel van het Tracébesluit, zoals afscherpende maatregelen tegen lichtverstoring, gerichte versterkingen van de groenstructuur door onder meer compensatie van bos en landschappelijke beplantingen en ontsnipperende maatregelen zoals het econduct. De eindconclusie is dat er uiteindelijk geen significant effect op natuur overblijft. Er is afgezien van een uitgebreide beschrijving van alle aanwezige vogelpopulaties in de ruime omgeving van het plangebied, omdat dit geen effect heeft op de conclusies van de effectbepaling en de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen. Hiermee is passend invulling gegeven aan de door de Commissie voor de m.e.r. voorgestane werkwijze.

De huidige weg vormt op veel plaatsen een obstakel waardoor vooral voor een aantal algemene soorten de situatie niet wezenlijk verandert. Voor soorten waarbij de situatie verslechterd zijn in het deelrapport natuur ten behoeve van TB maatregelen opgenomen die effecten voorkomen of verzachten (mitigeren) of als dat niet mogelijk is de effecten compenseren. Op deze wijze voldoet het plan aan de wettelijke bepalingen uit de Wnb. Voor de uitvoering van het project wordt een ontheffing van de Wnb aangevraagd en gelden in dat kader concrete eisen en randvoorwaarden om natuurschade te voorkomen.

5 Verkeer en verkeersveiligheid

5.1 Toename van verkeer

Verschillende indieners maken zich zorgen over de toename van het totale verkeer op de N35 Nijverdal-Wierden, als rechtstreekse verbindingssnelweg met het Kamper en het Zwolse achterland. Een aantal indieners wijzen hier onder andere op de (toename van) verkeersdruk wanneer de bedrijventerreinen bij Almelo en Nijverdal volledig gaan draaien. Ook wijzen hierbij indieners op de toename van sluipverkeer over de Erve Meijerinksweg bij realisatie van het plan omdat sinds 2008 de Vossenbosweg ter hoogte van de boerderij Erve Heuver door een tractorsluis is afgesloten en de verkeersdruk op de Meijerinksweg daardoor al hoog is.

Beantwoording

Voor het bepalen van de toekomstige verkeers- en vervoerstromen is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Dit model houdt rekening met de groei van het verkeer door o.a. economische groei en verbeterde bereikbaarheid. Hierin zijn de plannen verwerkt waarover al is besloten, zoals het volledig draaien van de bedrijventerreinen bij Almelo en Nijverdal. Uit het model blijkt dat de totale hoeveelheid verkeer op de N35 door alle relevante toekomstige ontwikkelingen met circa 62% toe zal nemen. Met het opwaarderen van de N35 wordt echter voorkomen dat deze toename leidt tot grote knelpunten voor de doorstroming van verkeer.

De verwachting is dat het verkeer op de Erve Meijerinksweg gelijk zal blijven of afnemen. Dit, omdat er meer capaciteit op de N35 beschikbaar is waardoor verkeer eerder richting N35 rijdt in plaats van langer binnendoor blijft rijden. Op de Piksenweg (iets noordelijker en parallel aan de Erve Meijerinksweg) is er een afname van verkeer te zien als gevolg hiervan.

De gemeente Wierden is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid op de Erve Meijerinksweg. Tijdens het vooroverleg met de gemeente is besproken dat de tractorsluis tijdens de realisatiefase wordt verwijderd en niet meer terugkomt.

5.2 Verkeersveiligheid

Verschillende indieners verzoeken om de vernieuwde tunnel in de Vossenbosweg niet alleen te verlengen, maar ook te verbreden. De totale zichtlengte bedraagt in de nieuwe situatie 203 meter, indieners vragen zich af of dit wel verkeersveilig is. Een ander idee is de tunnel uit te voeren met verkeerslichten (zie verkeersveiligheid rapport blz. 20 punt 1.7.7)

Beantwoording

De bestaande tunnel ter hoogte van de Vossenbosweg wordt verlengd met hetzelfde profiel. De suggestie van indieners voor een verkeersregelinstantiatie om de verkeersveiligheid te waarborgen is opgenomen in het Tracébesluit.

6 Waardevermindering en schade

6.1 Waardevermindering/bedrijfsschade

In meerdere zienswijzen wordt door indieners aangegeven dat de realisatie van de N35 Nijverdal – Wierden leidt tot een waardevermindering van hun woningen en bedrijven als gevolg van de plannen.

Beantwoording

In het TB zijn verschillende maatregelen opgenomen die gericht zijn op het ongedaan maken, het beperken of het compenseren van de nadelige gevolgen van de aanpassing van de N35. Bij het bepalen van die maatregelen is rekening gehouden met lokale omstandigheden en algemeen geldende afwegingskaders. Indien een belanghebbende van mening is dat hij schade lijdt (of zal lijden) door het Tracébesluit, die redelijkerwijs niet of niet geheel voor zijn rekening behoort te blijven, kan hij hiertoe een verzoek doen om nadeelcompensatie. . Op deze claims is de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 van toepassing. Deze beleidsregel voorziet in een procedure voor advisering over de schadeclaim. Een onafhankelijke commissie adviseert de minister over de schadeclaim en of deze voor vergoeding in aanmerking komt. De minister neemt het uiteindelijke besluit. Meer informatie over het indienen van een verzoek staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl via de zoektermen 'nadeelcompensatie' of 'planschade'.

6.2 Uitvoeringsschade/Civielrechtelijke schadevergoeding

In enkele zienswijzen wordt aangegeven dat indieners verwachten schade te lijden door de uitvoering van de werkzaamheden aan de N35.

Beantwoording

Uitgangspunt is dat de werkzaamheden zo min mogelijk schade veroorzaken aan gebouwen, gronden en gewassen. Ondanks voorzorgsmaatregelen kan tijdens de bouwwerkzaamheden toch schade ontstaan. Indien onverhoopt toch schade ontstaat door de werkzaamheden, kan hiervoor een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend.

In nog te bepalen situaties zal voorafgaand aan de werkzaamheden een bouwkundig opnamerapport worden opgesteld, zodat eventuele geconstateerde schade ook kan worden aangetoond. De desbetreffende bewoners/eigenaren ontvangen hiervan een exemplaar.

7 Specifieke beantwoording

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de zienswijzen in tabelvorm beantwoord. Waar beantwoording op basis van een thematisch antwoord niet mogelijk of passend bleek, is een specifiek antwoord geformuleerd. Om de leesbaarheid te vergroten is de beantwoording geordend op de indiener. Alle indieners, uitgezonderd rechtspersonen, zijn vanwege privacywetgeving geanonimiseerd. Zij hebben een brief ontvangen waarin duidelijk is gemaakt welk uniek nummer aan hen is toegekend. Dat nummer correspondeert met de nummers in de beantwoordingstabel. Daarom is in de navolgende paragrafen ook onderscheid gemaakt tussen rechtspersonen en privépersonen.

7.2 Specifieke beantwoording rechtspersonen

Rechtspersoon (Naam - Zienswijze ID)	Punt	Zienswijze (samenvatting)	Beantwoording
Van Keulen Papegaaien- en Koicentrum bv - 3	1	Indiener stelt dat sinds de onteigening er problemen ivm de aanleg van de weg en het viaduct + de spoordijk zijn. Bij het heien van het viaduct dreigden de waterleidingen onder het beton te knappen. Het heien is toen twee weken stopgezet. Tijdens het heien zijn er door de trillingen vissen beschadigd en de vogels stopten met leggen en broeden. Dit heeft tot omzetschade geleid. Nu zijn er weer nieuwe werkzaamheden gepland, waarbij opnieuw geheid moet worden. Indiener verwacht daarom opnieuw schade.	Het belang dat indiener aangeeft voor zijn specifieke bedrijfsvoering is bekend. Het algemene streven is hinder zoveel mogelijk te beperken. Bij dit soort projecten is hinder echter onvermijdelijk. De hoeveelheid hinder wordt bepaald door de uitvoeringswijze van de aannemer, die is op dit moment nog niet bekend. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen onder andere in de besluitvorming rondom de omgevings- en APV-vergunning aan de orde. Uiteraard zal aan de voorwaarden die bij de vergunningen worden gesteld worden voldaan, evenals aan de algemene regels die gelden bij de uitvoering van bouw- en sloopwerken. Ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen kan tijdens de bouwwerkzaamheden schade ontstaan in de omgeving. In hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.2 nader is ingegaan op uitvoeringsschade.
Van Keulen Papegaaien- en Koicentrum bv - 3	2	Daarnaast zal er veel geluidsoverlast door de nieuwe werkzaamheden ontstaan. Het geluidsniveau zal 64x hoger worden. Dit is ver boven de norm die toegestaan is. Dit geluidsniveau zal leiden tot minder leg- en broedresultaat van de papegaaien en dus tot omzetschade.	Het akoestisch onderzoek richt zich op de toekomstige situatie (na afronding van werkzaamheden). Op de geluidssituatie die optreedt tijdens de werkzaamheden is in het akoestisch onderzoek bij het (O)TB/MER niet ingegaan. De toets aan de wettelijke normen tijdens aanlegfase (waar getoetst wordt of bouwlawaai wettelijke norm overschrijdt) wordt geregeld met een omgevingsvergunning. De normen waaraan getoetst wordt tijdens de aanlegfase zijn anders dan tijdens de gebruiksfase. Indiener heeft gelijk dat de

			<p>geluidbelasting in de gebruiksfase rondom zijn bedrijf toe zal nemen. De toename bedraagt circa 5 tot 6 dB en de geluidbelasting op de woningen direct rondom het bedrijf bedraagt 54 tot 58 dB. Ondanks de toename in de geluidbelasting wordt echter wel aan de wettelijke norm voldaan, de maximale waarde op grond van de Wet milieubeheer bedraagt 65 dB. Een toename in de geluidbelasting van 3 dB is gelijk aan een intensiteitsverdubbeling, een toename van 6 dB betekent een verviervoudiging van de geluidsintensiteit. Voor het gehoor is een toename van 3 dB wel hoorbaar, maar een toename van 3 dB is echter niet als een verdubbeling van het geluid waarneembaar. Een waarneembare verdubbeling van het geluid is vergelijkbaar met een toename van circa 10 dB. In hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 nader is ingegaan op bedrijfsschade.</p>
Van Keulen Papegaaijen- en Koicentrum bv - 3	3	Indiener stelt dat het woongenot door het lawaai fors zal afnemen.	<p>Op de woning aan de Veenweg 9 gaat de geluidbelasting vanwege het project omhoog van 50 dB in de vergunde situatie naar 54 dB in de toekomstige situatie met verbreding van de N35. Dit betekent een toename van 4 dB. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. en 3.1.2. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de hoogte van de geluidbelasting.</p>
Van Keulen Papegaaijen- en Koicentrum bv - 3	4	Indiener heeft een voorstel voor een alternatieve oplossing. De N35 zou op maaiveldhoogte moeten blijven liggen. De Baron van Sternbachlaan gaat er dan onderdoor. De rotonde zal dan iets moeten verschuiven. Er zou een onderdoorgang moeten komen bij de N35, zoals die ook ligt in de Venuslaan in Rijssen. De kosten daarvan zijn bekend en die zijn lager dan het voorstel dat er nu ligt. Dit voorstel is eerder aangegeven, maar helaas heeft RWS daar niets mee gedaan. De gemeente, de ondernemers en de bevolking staan ook achter het alternatieve voorstel. De vraag is dus om hier serieus naar te kijken.	<p>Het voorstel komt overeen met het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan.</p> <p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.</p>

BCHN en Vereniging Parkmanagement 't Lochter - 10	1	Indieners stellen namens de betrokken ondernemers op het bedrijventerrein 't Lochter in Nijverdal het plan van de werkgroep BVSL te ondersteunen.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht. In de beantwoording van zienswijze nummer 28 is nader ingegaan op het plan van de werkgroep Baron van Sternbachlaan.
BCHN en Vereniging Parkmanagement 't Lochter - 10	2	Met name het aanleggen van een rotonde in plaats van verkeerslichten bij de aansluiting met de Wierdensestraat spreekt de indieners erg aan. Dit zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer van het naar het bedrijvenpark voor zowel de werknemers uit de Kruidenwijk en Hellendoorn als ook het zakelijke transport wat meer en meer van de noord-zuid verbinding gebruik maakt.	Het opwaarderen van de N35 heeft een positief effect op de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid. Nadelige effecten zijn echter niet geheel te voorkomen. Waar mogelijk wordt met de omgeving gezocht naar oplossingen om eventuele hinder te beperken of voorkomen. Voor een nadere toelichting op de keuze om de N35 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan verhoogd aan te leggen wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord. In paragraaf 2.2 zijn de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader toegelicht.
BCHN en Vereniging Parkmanagement 't Lochter - 10	3	Indieners zien in het verdiept aanleggen van de Baron van Sternbachlaan ter plaatse van de kruising met de N35 het voordeel dat de werkzaamheden aan de nieuwe N35 daardoor minder ingrijpend zijn dan dat de gehele nieuwe snelweg omhoog gebracht moet worden. Door de N35 hier op maaiveldhoogte te houden ontstaat een betere, vlakkere weg met een veel betere inpassing in de omgeving voor zowel de noord- als de zuidzijde van de weg.	
BCHN en Vereniging Parkmanagement 't Lochter - 10	4	Indieners juichen als ondernemersverenigingen een goede infrastructuur van harte toe en zijn blij met de verbeteringen van de N35 naar een A35. Indieners begrijpen dat de aanleg hiervan niet zonder tijdelijke hinder kan plaatsvinden en willen dan ook graag meedenken om de overlast tot een minimum te beperken. Het alternatieve plan van de kruising N35-Baron van Sternbachlaan draagt volgens indier behoorlijk aan bij.	
Loon- en grondverzetbedrijf Ten Cate B.V. - 23	1	Indieners geven aan dat die percelen gebruikt worden door hun bedrijf. Daarbij geven zij aan dat het voorliggende tracé van het OTB/MER N35 NW een essentieel en groot gedeelte van hun percelen behelst en dat geeft veel schade en onzekerheid voor hen en hun bedrijfsvoering.	
Loon- en grondverzetbedrijf Ten Cate B.V. - 23	2	Indieners stellen dat de percelen substantieel en essentieel zijn: opslag c.q. stalling machines, opslag materialen, ...	We betreuren de onzekerheid die bij de indier is ontstaan als gevolg van de plannen voor de N35. In het ontwerpproces is getracht zoveel mogelijk rekening te houden met de huidige bedrijfsvoering van het bedrijf. Zo is het tracé ter plaatse zo dicht mogelijk tegen het spoor gesitueerd en er is een grondkerende voorziening ter hoogte van de werkplaats opgenomen, om het grondbeslag zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast zijn naastgelegen gronden aangekocht die ter compensatie kunnen dienen voor de grond die als gevolg van het (O)TB moet worden aangekocht van het bedrijf. Hierdoor is een gedeeltelijke bedrijfsverplaatsing fysiek mogelijk geworden. Rijkswaterstaat heeft
Loon- en grondverzetbedrijf Ten Cate B.V. - 23	3	Indieners stellen dat RWS tot nu toe onvoldoende heeft aangegeven c.q. kunnen aangeven hoe het probleem (aantasten terrein door OTB) dat door het OTB veroorzaakt wordt, opgelost zou kunnen worden. Dat betekent dat er in een te laat stadium onderzoek door RWS gedaan is c.q. zal worden.	

Loon- en grondverzetbedrijf Ten Cate B.V. - 23	4	Indieners zijn er mee bekend dat de onteigeningswet voorziet in een financiële schadeloosstelling, maar stellen dat dat in hun situatie niet de aanpak is. RWS dient te komen met een oplossing in natura (vervangende grond, vervangende bedrijfsinrichting, vervangende routing). Dat traject is te laat gestart om tijdig voor de geplande aanleg afgerond te kunnen zijn.	daarbij de gemeente Wierden verzocht hieraan planologische medewerking te verlenen, waarop het college van B&W positief besloten heeft. Vervolgens heeft Rijkswaterstaat daartoe een gezamenlijk traject met het bedrijf en de gemeente opgestart om deze gedeeltelijke bedrijfsverplaatsing te kunnen realiseren voor start realisatie van de N35 Nijverdal - Wierden. Dit is thans nog een lopend proces. Overigens kent de Ontheingingswet geen verplichting om in natura te compenseren.
Loon- en grondverzetbedrijf Ten Cate B.V. - 23	5	Indieners verzoeken het OTB / MER te "parkeren" totdat er een adequate oplossing voor de bedrijfsvoering gevonden is. Indieners nodigen RWS uit tot overleg en om te komen kijken bij het bedrijf.	
Loon- en grondverzetbedrijf Ten Cate B.V. - 23	6	Indieners stellen dat de inbreuk op hun bedrijfsvoering onevenredig groot is door het OTB.	
Regtervoort Rentmeesters - 64	1	Volgens indiener kloppen de aannames van bebouwing, hoogtes en situering niet.	Dit onderdeel van de zienswijze is onvoldoende gespecificeerd om te beantwoorden.
Regtervoort Rentmeesters - 64	2	Indiener wordt geraakt in het belang. Waardevermindering van de toekomstige bouwkael inclusief achterliggende bosgronden ten gevolge van algehele omgevingsverslechtering en situeringsschade. De locatie is niet meer aantrekkelijk als bouwkael voor te bouwen landhuis met bijgebouwen. De kavel wordt doorsneden door de weg. Er is straks sprake van 2 separate percelen. De geluidsbelasting op de door jullie beoogde positie op het perceel is dermate hoog dat er sprake dient te zijn van sanering danwel extra mogelijkheden aangaande verplaatsen bouwvlak. De verwachte schade is niet reëel en kan niet voor rekening van eigenaar blijven. Noordelijk gelegen perceel is onverkooptbaar.	Rijkswaterstaat heeft inmiddels overeenstemming bereikt met de indiener over de aankoop van een deel van de kavel en de hoogte van de schadeloosstelling. Er is nog geen sprake is van een geprojecteerde woning. In het akoestisch onderzoek is hier dan ook geen rekening mee gehouden.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	1	De wijk van indiener grenst voor een groot deel aan de zuidzijde tegen de N35 aan. Vanaf de everberg tot aan bijna het bedrijventerrein 't Lochter 1. In de huidige situatie is er volgens indiener reeds sprake van geluidhinder en dan een 4 baans autoweg dwars door dit binnenstedelijke gebied met een groot recreatieve, natuur- en landschappelijke gebied en vol langs onze woonwijk is ongekend. Dit zal volgens indiener lijden tot een flinke toename van fijn stof en geluidsoverlast.	De fijnstofconcentratie nemen als gevolg van de aanpassingen aan de N35 slechts beperkt toe. De modelberekeningen geven aan dat op slechts 0,05% van de woningen langs het plantracé de fijnstofconcentraties toenemen met meer dan 1,2 µg/m ³ . Onder deze waarde is de toename van fijn stof zo klein dat het niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie fijn stof. Zodra de toename hoger is dan 1,2 µg/m ³ is toetsing nodig aan de grenswaarden luchtkwaliteit. Uit deze toetsing blijkt dat de maximale toename minder dan 2,5 µg/m ³ bedraagt. Voor deze woningen geldt ook dat de concentraties nog ruim onder de grenswaarden blijven. Daarbij is door de opname van het project in het NSL de juridische haalbaarheid voor het project ten aanzien van luchtkwaliteit geborgd en is verzekerd dat de projectwijzigingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden.

			<p>Voor de woningen in de wijk Nijverdal Oost neemt de geluidbelasting in de toekomstige projectsituatie inderdaad toe. Dit betreft echter de situatie zonder nieuwe maatregelen. De woningen zijn gelegen in het cluster Nijverdal Zuid. Voor dit cluster is een maatregel geadviseerd waarmee op alle woningen binnen het cluster, dus ook de woningen in Nijverdal Oost, wordt voldaan aan de toetswaarde. Dit betekent dat in de toekomstige situatie met maatregelen geen sprake is van een toename in de geluidbelasting vanwege de N35 ten opzichte van de huidige (reeds vergunde) situatie.</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht en in paragraaf 3.2 de afwegingen rond luchtkwaliteit.</p>
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	2	Indieners bezwaar tegen het OTB/MER is dat de gemeentelijke geluidsnormen fors worden overschreden. Aan noordzijde zal de geluidsintensiteit fors meer worden dan het gemeentelijk ambitieniveau.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	3	Indieners bezwaar tegen het OTB/MER is dat de hoge ligging van de N35, veroorzaakt door het viaduct bij de Baron van Sternbachlaan, er voor zorgt dat het geluid veel verder verspreid wordt de wijk in en over het binnenstedelijke gebied met een groot recreatieve, natuur- en landschappelijke eigenschappen.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3 wordt ingegaan op het geluidaspect van de verhoogde ligging.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	4	Indieners bezwaar tegen het OTB/MER is dat de verstoring door geluid, licht en beweging groot is voor de natuur.	De N35 is vormgegeven als een autoweg met een maximum snelheid van 100 km/uur. Voor een autosnelweg gelden andere eisen voor het wegontwerp. Het verhogen van de snelheid op de N35 is dus niet zonder meer mogelijk.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	5	Indieners bezwaar tegen het OTB/MER is dat de toename van het fijn stof (voor natuur) aanzienlijk zal zijn met een 100 km autoweg of 120 in de toekomst.	
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	6	Indieners bezwaar tegen het OTB/MER is dat de verstoring door geluid, licht en beweging (voor natuur) wordt versterkt door de hoge ligging van de N35, veroorzaakt door het viaduct bij de Baron van Sternbachlaan.	Door een verhoogde wegligging nemen de fijnstofconcentraties op leefniveau in de omgeving juist af, aangezien de rookgassen hoger in de atmosfeer worden ingebracht en sneller worden opgemengd.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	7	Indieners bezwaar tegen het OTB/MER is dat de toename van fijn stof (voor natuur) aanzienlijk zal zijn met een viaduct van 6 meter boven het maaiveld.	Tevens is fijnstof met name relevant voor de menselijke gezondheid (zie paragraaf 3.2 in deze nota). Voor natuur gelden in dit kader geen andere of strengere normen. Voor natuur kan met name de uitstoot van stikstof door uitlaatgassen wel een probleem vormen. Dit onderwerp is uitgebreid onderzocht in het kader van het deelrapport natuur ten behoeve van TB. De conclusie daaruit is dat de toename van stikstofdepositie past

			<p>binnen de geldende wettelijke kaders voor natuur.</p> <p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie, met onder meer aandacht voor effecten door geluid en licht.</p>
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	8	<p>Indieners bezwaar tegen het OTB/MER is dat doordat er 2 viaducten en een ecoduct komt, er binnen 6 km er een golvende autoweg ontstaat met weinig overzicht.</p>	<p>In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord wordt ingegaan op 'Ontwerpkeuzes en alternatieven, waarbij in paragraaf 2.1 nader wordt ingegaan op de totstandkoming ligging en ontwerp van de weg. Daarnaast is in het ontwerp van de weg rekening gehouden met rijcomfort en veiligheid. Zoals in paragraaf 2.3 toegelicht is dit een van de redenen dat de N35 verhoogd is aangelegd en er dus geen golvende autoweg ontstaat..Uit het onderzoek naar verkeersveiligheid is dit dan ook niet als knelpunt naar voren gekomen.</p>
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	9	<p>Indiener onderschrijft volledig de zienswijze die door de werkgroep Baron van Sternbachlaan is opgesteld, gedateerd 2 januari 2018. De zienswijze van de werkgroep maakt onlosmakelijk onderdeel uit van deze zienswijze. Daar waar het schrijven aanvulling van WNO mocht conflicteren met de zienswijze van de werkgroep geldt de tekst van de aanvulling bij de zienswijze.</p>	<p>Indiener verwijst naar zienswijze nummer 28. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.</p>
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	10	<p>Indiener ziet in een tunnel ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan in combinatie met een rotonde ter hoogte van de aansluiting van de Baron van Sternbachlaan met de Wierdensestraat de beste oplossing i.p.v. een viaduct waar de N35 overheen gaat.. De Baron van Sternbachlaan wordt daarbij verdiept aangelegd en de N35 blijft op maaiveld-niveau. De Baron van Sternbachlaan kan dan met een iets verdiepte rotonde aansluiten op de Wierdensestraat. Een rotonde heeft een vloeiende verkeersstroom en zal een gunstiger effect hebben op de fijn stof uitstoot dan stoplichten met stilstaand verkeer. Het iets verdiept aanleggen van de rotonde zal positief werken op het verstrend effect van de auto lichten. Tevens creëert het verdiept aanleggen een soort calamiteitenbuffer. Eén en ander zoals verder uitgewerkt in paragraaf 6.1 van de zienswijze van de werkgroep.</p>	<p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.2 de afwegingen rond luchtkwaliteit zijn toegelicht.</p>
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	11	<p>Eind 90'er jaren lag er ook al een ontwerp van Rijkswaterstaat zodanig dat de N35 op een soort dijk kwam te liggen. Daar zijn toen ook vele protesten tegen geweest mede gezien de geluidsoverlast die dat zou brengen. Toen is de keuze gemaakt om de weg op maaiveld hoogte aan te leggen aan de zuidzijde van het spoor mede ook om meer andere</p>	<p>De huidige keuze voor de ongelijkvloerse kruising en aansluitingen (en daarmee de hoogteligging van de nieuwe weg) is tot stand gekomen na extra onderzoek van de gemeente Hellendoorn en de Provincie. Op basis van dit onderzoek heeft de regio besloten de extra financiële middelen beschikbaar te</p>

		redenen.	stellen om dit mogelijk te maken. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	12	Indiener wil geluidsschermen van 4 meter hoog aan de zuidzijde en over de gehele lengte tot aan het tracé gedeelte van de zuidzijde ter hoogte van het industrieterrein. In verband met zichtbaarheid van het industrieterrein zullen juist hier geen geluidsschermen gewenst. De huidige halve of "geen" geluidsschermen werken niet naar behoren. Bij westen of noorden wind draagt het geluid ver de wijk in.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. en 3.1. 3. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	13	Volgens indiener zijn voegen in het wegdek een extra bron van geluidsoverlast. Het zorgt voor laagfrequent geluid en is discontinue van aard. Het geluid van de wegdek aansluitingen van de bruggen over de Regge draagt nu al ver de wijken in en word als hinderlijk ervaren volgens indiener. Dergelijke aansluitingen hoeven volgens indiener niet met een tunnel.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen zoals snelheid en voegovergangen. Uitgangspunt voor de opwaardering van de N35 is zo lang mogelijk 2x2 rijstroken en 100 km/h, zoals ook blijkt uit de bestuursovereenkomst van 2015.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	14	Indiener heeft een groot bezwaar tegen de voorgestelde maximum snelheid van 100 km per uur. Dit geeft volgens indiener veel meer geluidsoverlast en fijn stof dan een weg met 80 km/u. Waarom de N35 voor dat deel welke binnen de bebouwde kom ligt (vanaf aansluiting met de N347 op de N35) niet maximaliseren op 80 km/u? Rijkswaterstaat heeft op autosnelweg door de bebouwde kom of langs grote steden de snelheid op bijvoorbeeld A10, A12, A20 en A28 in verband met fijnstof al teruggebracht naar 80 km/u per uur. Tevens is dit volgens indiener ook een veilige snelheid op het laatste stuk van de N35 in westelijke richting vooral voor het invoegen van 2 naar 1 rijstrook. Tevens is het passend voor de verder toekomst als de tunnel 4 baans (max 80 km/uur) gebruikt zal worden. Een controle op de snelheid is eenvoudig met radarpalen te regelen. Welke al jaren vlak bij Wierden staan en naar behoren werken.	Een Tracébesluit moet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen volgend uit de Wet milieubeheer. Het project N35 Nijverdal-Wierden is opgenomen in NSL onder IB nr. 2101. Daarmee is verzekerd dat het project niet in strijd is met de grenswaarden. Uit de berekeningen blijkt ook dat de normen voor fijn stof en stikstofdioxide niet worden overschreden als gevolg van de aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Een verlaging van de snelheid is hierdoor niet noodzakelijk. Een verlaging levert tevens slechts een beperkte verbetering op van de luchtkwaliteit. De geluidreductie bij het verlagen van de snelheid naar 80 km/uur bedraagt circa 1dB. Het verlagen van de snelheid levert hierdoor geen wezenlijke verbetering van de geluidssituatie op.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	15	Indiener vraagt zich af waarom de aansluiting van de N347 op de N35 niet wordt uitgevoerd zoals de N36 aansluit op de N35 bij Wierden. Men krijgt een meer vloeiende aansluiting en in deze uitvoering zijn geen stoplichten nodig wat gunstig is voor de uitstoot van fijn stof en een betere verkeersdoorstroming	De aansluiting is vormgegeven als een zogenaamde Haarlemmermeeraansluiting vanwege de compacte vormgeving. Dit is nodig vanwege de beperkte ruimte tussen bedrijventerrein 't Lochter en het spoor. Voor een aansluiting zoals bij de N36/N35 is veel meer ruimte nodig.

		tot gevolg heeft. Mede ook wetende dat deze aansluiting veel meer verkeer te verwerken krijgt in de nieuwe situatie. Pas dan de snelheid op het stukje van de N347 tussen de N35 en de eerste rotonde aan op 50 km/uur voor een betere vloeiende doorstroming en creëer hier wel de 2 x 2 rijbanen tot de rotonde zoals in het ontwerp staat.	
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	16	Indiener geeft aan dat door de twee viaducten (baron van Sternbachlaan en N347) uit de rijksweg N35 te halen d.m.v. een tunnel en een viaduct voor de te N347, creëert men een vlakke weg met veel goed ruim overzicht. Immers viaducten in auto-/snelwegen creëren vaak en vooral in de spits de zgn. spookfiles met soms ongelukken tot gevolg.	In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord wordt ingegaan op 'Ontwerpkeuzes en alternatieven', waarbij in paragraaf 2.1 nader wordt ingegaan op de totstandkoming ligging en ontwerp van de weg.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	17	Indiener ziet graag de genoemde bezwaren met aanbevelingen verwerkt in de uitvoering van tracébesluit/Milieueffectrapport van de N35 Nijverdal-Wierden. Deze tracé verandering van de N35 drukt zwaar op de leefbaarheid in de woonwijken en de natuurgebieden in de omgeving. Vooral als het om de fijn stof en geluidsoverlast gaat en niet te vergeten de verandering in verkeersstromen binnen Nijverdal door het vervallen van de aansluiting van de Baron van Sternbachlaan op de N35.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht en in paragraaf 3.2 de afwegingen rond luchtkwaliteit. In hoofdstuk 4 is nader ingegaan op verkeer.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	18	Indiener maakt zich ernstig zorgen over de negatieve effecten van de voorgenomen wijziging voor de leefbaarheid van een groot deel van de wijk Nijverdal Oost.	Voor uitleg over geluid en luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 3 'Woon en Leefklimaat' van deze Nota van Antwoord.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	19	Indiener verwacht van de gemeente Hellendoorn dat nu, na het centrum, ook de noodzakelijke investeringen in het wegvak Nijverdal-Oost zullen worden gedaan om ook hier de negatieve effecten van de weg zoveel mogelijk te minimaliseren. Het elementaire ontwerp van Rijkswaterstaat voldoet hier absoluut niet aan.	Het wegvak Nijverdal - oost valt buiten de scope van het project N35 Nijverdal - Wierden. Hier wordt verder niet op ingegaan.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	20	De verhoogde aanleg van de N35 ter hoogte van Nijverdal Oost is een doorn in het oog van indiener.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	21	De wijziging van de N35 tot een 2x2 autoweg inclusief de verhoging van de maximumsnelheid van 80 naar 100 km/uur zal volgens indiener een grote aanzuigende werking hebben qua verkeersaanbod. Door meer verkeer en de hogere snelheid zal de geluidsintensiteit fors toenemen. Door de N35 ook nog eens op een hoge dijk te leggen zal er voor zorgen dat de weg tot ver in de wijk van indiener flinke geluidsoverlast zal geven.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 wordt ingegaan op de toename van verkeer.
Wijkvereniging Nijverdal	22	Meer verkeer geeft meer uitlaatgassen	In punt 1 van deze zienswijze wordt

Oost - 76		die vanaf een hoge dijk tot ver in de wijk van indiener zal reiken. De laatste tijd komt er steeds meer wetenschappelijk bewijs over de schadelijke effecten van uitlaatgassen en fijn stof op de gezondheid. Daar wil indiener de bewoners niet aan blootstellen.	uitgebreider ingegaan op de toename van fijnstof door het verkeer. Door de opname van het project in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht is de juridische haalbaarheid voor het project ten aanzien van luchtkwaliteit geborgd en is verzekerd dat de projectwijzigingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden. Met het voldoen aan deze normen worden gezondheidseffecten in belangrijke mate beperkt. Voor uitleg over geluid en luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 3 'Woon en Leefklimaat' van deze Nota van Antwoord.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	23	Extra zorg van indiener ten aanzien van uitlaatgassen is de verwachte filevorming ter hoogte van Nijverdal Oost op de rijbaan richting de tunnel. Ter hoogte van Nijverdal Oost zal de 2x2 autoweg namelijk geleidelijk weer overgaan in de 2x1 80 km weg! Dat leidt volgens indiener tot een flessenhals die zeker in de spitsuren tot filevorming gaat leiden. Stilstaand verkeer geeft vele malen meer uitlaatgassen dan vloeiend verkeer. Het verkeer is namelijk simpelweg langer ter plekke en het verbrandingsproces verloopt bij stilstand niet optimaal.	De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Bij de berekeningen is daarbij ook rekening gehouden met eventuele filevorming. Uit het verkeersonderzoek blijkt echter niet dat bij de overgang van 2x2 naar 2x1 rijstroken een knelpunt ontstaat in de doorstroming van het verkeer. Voor verdere uitleg over luchtkwaliteit, zie Hoofdstuk 3: Woon en Leefklimaat van deze Nota van Antwoord.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	24	De N35 op hoogte is van verre zichtbaar in het landschap. Daarmee ook de lichtvervuiling van het verkeer en de straatverlichting, aldus indiener. Geeft overlast voor de mens en is verstorend voor de dieren in deze natuurlijke omgeving.	Straatverlichting wordt alleen toegepast op plaatsen waar dat vanuit de veiligheid of sociale veiligheid wenselijk. De toepassing van verlichting is beschreven in paragraaf 6.10 van deelrapport Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving. Op het ecoduct wordt met lichtverstoring rekening gehouden door aan weerszijden een 2m hoog scherm te plaatsen. Voor een deel zullen de lichtinvloeden afgeschermd worden door geluidweringen of dichte beplantingen.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	25	Een hoge dijk dwars door het leefgebied van indiener geeft barrierewerking. Dat gevoel bestaat volgens indiener al deels met de bestaande spoordijk. De N35 zal dit gevoel versterken.	De nieuwe N35 komt grotendeels circa 5-6m hoger te liggen dan in de huidige situatie op circa dezelfde hoogte als het spoor. De keuze voor deze ligging is gemaakt vanuit een integrale afweging binnen de beschikbare ruimte, waarin ook civiel-technische redenen hebben meegewogen. Vanaf de noordkant ligt het tracé achter de verhoogde ligging van het spoor. Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de

			nieuwe N35.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	26	Het door de werkgroep BVSL ingediende alternatieve ontwerp zorgt voor een belangrijke reductie van eerdergenoemde negatieve effecten. Gezien het grote belang van het alternatieve ontwerp voor de leefbaarheid van de wijk van indiener, ondersteunt indiener dit alternatieve ontwerp. Indiener verwacht van de gemeente Hellendoorn maximale inspanning om dit alternatieve ontwerp te realiseren.	Indiener verwijst naar zienswijze 28. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	27	Indiener verwacht een maximale (landschappelijke) inpassing van de nieuwe N35 in de leefomgeving van indiener! Indiener denkt aan de volgende inpassende en overlast beperkende maatregelen: <ul style="list-style-type: none"> • Geluidschermen aan weerszijden van de N35 over de volle lengte. Van het Wierdense Veld tot en met de Eversberg. Daar ook gelijk het spoor in meenemen. • Geluidsarm asfalt over de volle lengte van het tracé van Burg. H. Boersingel tot en met de Eversberg. 	De toepassing van geluidmaatregelen zoals geluidschermen wordt bepaald met het doelmatigheids criterium. Voor uitleg hierover zie paragraaf 3.1.2. van deze Nota van Antwoord en het akoestisch onderzoek. Voor de noordzijde van de N35 ter hoogte van Nijverdal is de woningdichtheid te gering en de hoogte van de geluidbelasting op de meeste woningen te laag voor een financieel doelmatige maatregel over de voorgestelde lengte. Daarentegen zal in het project als wegdekverharding dunne geluidreducerende deklaag worden toegepast. Dit een geluidsarm asfalt. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	28	In het centrum van Nijverdal is fors geïnvesteerd in overlast beperkende maatregelen. Het kan volgens indiener niet zo zijn dat men zich in Nijverdal Oost beperkt tot de minimale beperkende maatregelen. Dat is voor indiener onacceptabel!	Op basis van de verkeersmodelberekeningen wordt een afname van verkeer verwacht op de Boomcateweg en de Mozartlaan. Doordat er geen uitwisseling is tussen Baron van Sternbachlaan en N35 kiest verkeer voor andere routes. Boomcateweg en Mozartlaan worden daarbij minder zwaar belast. Ter hoogte van Wierdensestraat is wel een toename van verkeer te verwachten. Op de aansluiting Wierdensestraat- Baron van Sternbachlaan is de verkeersafwikkeling in de plansituatie getoetst en als voldoende beoordeeld. Met minder verkeer wordt ook minder verkeersoverlast verwacht. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.

Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	29	Indiener ontvangt graag een schriftelijke reactie op de ingediende bezwaren.	De reacties op alle zienswijzen zijn gebundeld opgenomen in voorliggende Nota van Antwoord, welke een bijlage is bij het Tracébesluit. Alle indieners van zienswijzen krijgen hierover bericht.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	30	Indiener verneemt tevens graag het standpunt over de haalbaarheid van het door de werkgroep BVSL ingediende alternatieve plan.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	31	Daarnaast heeft indiener vernomen dat er een financiële doorrekening van het door de werkgroep BVSL ingediende alternatieve plan is gemaakt. Indiener wil deze graag ontvangen.	De financiële doorrekening is door de gemeente Hellendoorn opgesteld. De financiële doorrekening maakt onderdeel uit van de quick scan naar de mogelijkheden van het alternatieve plan. RWS heeft van de gemeente vernomen dat de gemeente de quick scan aan de bewoners heeft verstrekt.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	32	zie zienswijze Werkgroep Baron van Sternbachlaan	Indiener verwijst naar zienswijze van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28 in paragraaf 7.3 van deze nota.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	33	Indiener kreeg in de contractbesprekingen met de gemeente Hellendoorn (convenant Wijkvereniging-Nijverdal Oost 1991/1992) te horen dat er geen afsluiting mocht komen van de Van den Bergsweg omwille van de toename van fijnstof ten nadele van het natuurgebied Wierdens veld. Des te groter de verbazing van indiener dat het nieuwe tracé Wierden – Nijverdal direct langs het Wierdense veld komt te lopen. Volgens indiener een forse toename van de hoeveelheid fijnstof zeker als de snelheid van dit verkeer omhoog gaat van 80 naar 100 km per uur zo niet 120 km per uur.	Voor de natuurwaarden in het Wierdense Veld is met name de depositie van stikstof als gevolg van het project relevant. Er zijn geen effecten op natuur als gevolg van fijnstof aan de orde.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	34	Niet alleen de fijnstof maar ook het geluid zal fors toenemen volgens indiener. Ook geluid staat bekend als een risicofactor voor de gezondheid. Het is ook een stressfactor voor het totale welzijn. Volgens indiener zal alles in het werk gesteld moeten worden om de hoeveelheid fijnstof en geluid te beperken.	De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Met het voldoen aan deze normen worden gezondheidseffecten in belangrijke mate beperkt en voldoet het project aan de luchtkwaliteitseisen volgens de Wet milieubeheer. De toepassing van geluidmaatregelen wordt bepaald met het doelmatigheidscriterium. Voor uitleg hierover zie paragraaf 3.1.2. van deze Nota van Antwoord en het akoestisch onderzoek. Voor verdere uitleg over geluid(maatregelen) en luchtkwaliteit, zie Hoofdstuk 3: Woon en Leefklimaat van deze Nota van Antwoord.

Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	35	Voor indiener is een horizontaal verloop van de N35 en snelheidsbeperking de meest voor de hand liggende optie om in ieder geval de hoeveelheid fijnstof en lawaai te beperken voor zowel het aanliggende natuurgebied en de mensen uit Wijkvereniging Nijverdal Oost.	In punt 4 t/m 7, 13 en 14 van deze zienswijze wordt uitgebreider ingegaan op de toegepaste ontwerpsnelheid en de effecten van een snelheidsbeperking op onder andere fijnstof. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	36	Volgens indiener kan de gemeente Hellendoorn laten zien aan de overheid dat het preventieakkoord serieus genomen wordt en daar waar mogelijk uitvoering gegeven wordt aan dit akkoord. De gemeente is aan zet om ook het publiek "vertrouwen in de toekomst" te laten hebben en "vertrouwen van het Hellendoornse publiek in hun eigen politieke vertegenwoordiging".	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	37	zie zienswijze 39.	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 39. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 39.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	38	Tezamen met de gezamenlijke zienswijzen is ook de zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan bijgevoegd gedateerd 2 januari 2018. De zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan maakt onlosmakelijk onderdeel uit van elke individuele zienswijze van de omwonenden. Daar waar de individuele zienswijze mocht conflicteren met de zienswijze van de werkgroep geldt de tekst van de individuele zienswijze. Aangezien niet van iedere omwonende een emailadres bekend is verzoekt indiener om de reactie naar iedere individuele omwonende per post te verzenden.	De reacties op alle zienswijzen zijn gebundeld opgenomen in voorliggende Nota van Antwoord, welke een bijlage is bij het Tracébesluit. Alle indieners van zienswijzen krijgen hierover bericht.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	39	Indiener verwijst naar zienswijze 54.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 54.
Wijkvereniging Nijverdal Oost - 76	40	Geen reclame-uitingen langs de N35 met uitzondering van direct aanliggende bedrijven.	Ten aanzien van het plaatsen van reclame-uitingen gelden de kaders van het betreffende bevoegde gezag. Voor de gronden langs de N35 is dit Rijkswaterstaat (voor zover deze gronden 'binnen het beheersgebied van de N35 liggen) en de gemeente waar de betreffende gronden in gelegen zijn.
Wijkvereniging de Kruidenwijk - 80	1	Indiener vindt het risico betreffende geluidsoverlast voor de aangrenzende wijken een punt dat over het hoofd is gezien.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waaronder het onderwerp 'geluid'. Overschrijdingen na

			<p>maatregelen treden in Nijverdal alleen op aan de noordzijde van de N35. De overschrijdingen blijven beperkt tot de eerste 200 meter vanaf de weg. De woningdichtheid is te gering en de hoogte van de geluidbelasting op de meeste woningen te laag voor een financieel doelmatige maatregel waarmee overal aan de toetswaarde wordt voldaan.</p> <p>Ondanks de resterende toename na maatregelen wordt wel aan de wettelijke norm uit de Wet milieubeheer voldaan.</p>
Wijkvereniging de Kruidenwijk - 80	2	zie zienswijze 54.	<p>Indiener verwijst naar zienswijze nummer 54. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 54 in paragraaf 7.3 van deze nota..</p>
Wijkvereniging de Kruidenwijk - 80	3	<p>Indiener is bijzonder bezorgd over de te verwachten geluidsoverlast (met name voor de Heemtuin) die de ophoging van de N35 met zich mee zal brengen. Door de ophoging van de N35 en de verhoging van de maximumsnelheid is er een groot risico dat de bewoners van de Kruidenwijk ernstig in hun woongenot aangetast zullen worden. Voor indiener is op dit moment niet vast te stellen hoe groot de geluidsoverlast zal worden. Zeker is wel dat het geluid van de N35 veel verder zal dragen dan nu het geval is, omdat de op dit moment als 'geluidswal' fungerende spoorweg door de voorgenomen ophoging teniet wordt gedaan.</p>	<p>De geluidbelasting op de woningen in de Heemtuin zal met het project enkele dB's toenemen (afhankelijk van de ligging van de woningen een toename tot 4 dB). Het geluidniveau op de woningen in de Heemtuin blijft echter ook in de projectsituatie beneden de voorkeurswaarde van 50 dB.</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
Wijkvereniging de Kruidenwijk - 80	4	<p>Indiener is bezorgd over de dominante windrichting Zuid-West. Daarmee zal een belangrijk deel van het geluid richting Heemtuin gaan.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en hoe hier met weersomstandigheden rekening is gehouden.</p>
Wijkvereniging de Kruidenwijk - 80	5	<p>De ophoging van de N35 zorgt ervoor dat de spoorweg niet langer als 'geluidswal' zal fungeren. Dat het geluid van de N35 door de ophoging veel verder zal voeren dan nu het geval is, is volgens indiener zeker.</p>	<p>Door de verhoging van de N35 komt de afscherpende werking van het spoortalud inderdaad deels te vervallen. Hier door zal het geluid verder dragen. Echter de resterende overschrijdingen na maatregelen blijven beperkt tot de eerste 200 meter vanaf de weg.</p>
Wijkvereniging de Kruidenwijk - 80	6	<p>De ervaringen van de bewoners van Bathmen, dat op 250 – 1000 meter van de A1 ligt, laten zien dat ook op relatief grote afstand aanzienlijke geluidsoverlast kan optreden.</p>	<p>De geluidbelasting in het uitloopgebied is op circa 500 meter van de weg ruim kleiner dan 50 dB.</p>
Wijkvereniging de Kruidenwijk - 80	7	<p>Indiener geeft aan dat voor veel bewoners van de Kruidenwijk de Veenweg, richting het Wierdense Veld fungeert als een belangrijk uitloopgebied. Geluidsoverlast die optreedt door het ophogen van de N35 beperkt in belangrijke mate het recreatiegevoel van de bewoners (en vele andere recreanten met hen).</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>

Wijkvereniging de Kruidenwijk - 80	8	Naast de te verwachten geluidsoverlast zal de ophoging van de N35 er volgens indiener voor zorgen dat de weg binnen de Kruidenwijk vanaf grote afstand zichtbaar zal zijn (vooral 's avonds).	Door de ophoging van de N35 is deze inderdaad vanaf grotere afstand zichtbaar. Door de gebundelde ligging met het spoor is er tussen het spoor en de weg geen ruimte voor beplanting. Bestaande beplantingen tussen de Kruidenwijk en het spoor en de N35 (erfbeplanting, kavelgrensbeplanting, wegbepanting en bossages) vormen vanuit verschillende perspectieven een voorgrond voor het talud van het spoor en de N35. In de avondsituatie zullen de lampen van de auto's vooral in beide rijrichtingen van de N35 schijnen. Vanuit de Kruidenwijk, die ten noorden van het spoor en de N35 ligt, zal de lichthinder door de tussenliggende bovengenoemde bestaande beplantingen enigszins verminderd worden.
Wijkvereniging de Kruidenwijk - 80	9	Indiener, wil namens al haar leden, de steun uitspreken voor het alternatieve plan (te weten een tunnel bij de Baron van Sternbachlaan). Indiener verzoekt de gemeente hierbij nadrukkelijk alles te doen wat in de macht van de gemeente ligt om dit alternatieve plan mogelijk te maken.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	1	Indiener zit in het OTB/MER dat er maatregelen om nadelige effecten voor N2000 te voorkomen en dat men ook voornemens is die maatregelen uit te voeren. Voor zover indiener heeft kunnen beoordelen lijkt het er op dat dit onderzoek en de voorgestelde maatregelen geënt zijn op de huidige situatie en nog niet op de ontwikkelopgave PAS/N2000 Wierdense Veld. De ontwikkelopgave is nog in onderzoek en voorbereiding. Indiener verzoekt in de periode tussen het OTB en het TB om de afstemming te zoeken tussen de ontwikkelopgave PAS/N2000 Wierdense Veld en de waterhuishouding van de N35 Nijverdal-Wierden.	Er vinden geen nadelige gevolgen plaats als gevolg van het plan op Natura 2000. Ook heeft het plan geen gevolgen voor de genoemde ontwikkelopgave. Met name het ontbreken van effecten in de waterhuishouding is hiervoor relevant. Bij de concrete uitvoering en uitvoering van natuurgerichte maatregelen, zoals die in het Tracébesluit zijn opgenomen, wordt vanzelfsprekend (in overleg met de betrokken terreinbeheerders en overheden) rekening gehouden met andere gebiedsopgaven in de directe omgeving.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	2	Indiener gaat er vanuit dat de N35 niet alleen geen verdroging van het Wierdense Veld zal opleveren, maar ook dat de te bereiken hydrologische situatie van het Wierdense Veld niet onder druk komt te staan en daar waar mogelijk wordt vereenvoudigd.	Het project heeft geen effecten op de grondwaterstanden en daarmee geen effect op het Wierdense Veld. (noch op de actuele situatie noch op eventuele vernattingsmaatregelen in de toekomst). De N35 vormt dan ook geen belemmering voor de uit te voeren maatregelen in het Wierdense Veld.

Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	3	Indiener gaat er ook vanuit dat vanuit de mogelijke cumulatie of tegenstellingen binnen dit aspect geen nadelige doorwerking krijgen inzake de (grond)waterhuishouding voor gebieden als de Kruidenwijk, en het bedrijventerrein 't Lochter. Indiener verwacht dat vanuit het project N35 Nijverdal-Wierden de nodige maatregelen worden getroffen om negatieve effecten op de (grond)waterhuishouding, indien deze aan de orde zullen zijn, teniet te doen. Op basis van het OTB ontbreekt indiener het overzicht of de waterparagraaf voldoende met deze aspecten rekening houdt.	De aannames in dit punt zijn correct. Effecten op de omgeving worden opgevangen door de aanleg van zaksloten en wadi's wanneer het oppervlaktewater betreft. De afvoer van water conform het huidige watersysteem kan ook in de nieuwe situatie plaatsvinden, soms via iets gewijzigde routes. Er zijn voor grondwater geen effecten omdat er geen constructies zijn die dusdanig ingrijpen op de grondwaterstroming dat dit tot effecten leidt.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	4	Indiener wil aandacht vragen voor het gehele gemeentelijke watersysteem. Indiener leest in het OTB/MER een nadrukkelijke aandacht voor het afwateringssysteem van de weg op de watergangen van het waterschap en dat dit ook met het waterschap is doorgenomen. Helaas constateert indiener dat veel watergangen op de tekeningen uit lijken te komen op het gemeentelijke watersysteem. Hierover heeft volgens indiener geen afstemming plaats gevonden en indiener kan met de beschikbare gegevens ook niet beoordelen in hoeverre dit positief, dan wel negatief werkt op dit systeem. Graag gaat indiener hierover in de periode tussen OTB en TB nader met elkaar in overleg.	Op dinsdag 13 februari 2018 heeft een overleg plaatsgevonden met de gemeente Hellendoorn waarin de opzet en het functioneren van het toekomstige watersysteem is toegelicht.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	5	Omdat de wijziging van de N35, onderdeel van het hoofdwegennet, onder de werking van de Wet milieubeheer valt met haar eigen spelregels, worden uitgangspunten van het gemeentelijk geluidbeleid niet als toetsingskader gebruikt. Indiener betreurt dit, daar dit geluidbeleid meer recht doet aan de leefbaarheid in een kwetsbaar gebied, zoals dat met name aan de noordzijde van de weg ligt.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en het toe te passen toetsingskader. Het gebiedsgerichte geluidbeleid is een gemeentelijk beleid en niet van toepassing op deze situatie.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	6	Het niet hanteren van het gemeentelijke beleid ondermijnt volgens indiener ook de verwachting die burgers van de gezamenlijke overheden mogen hebben. Het is aan de burgers niet uit te leggen, dat het Rijk andere spelregels mag hanteren dan dat de gemeente dat doet en als ambitie heeft. Indiener verzoekt dan ook om het gemeentelijke beleid als uitgangspunt voor de N35 te nemen.	Gemeenten hebben de vrijheid om lokaal geluidbeleid op te stellen. Voor de aanleg en/of wijziging van rijkswegen (waaronder de N35) is het gemeentelijk geluidbeleid echter niet van toepassing, hiervoor geldt de Wet milieubeheer als van toepassing zijnde wetgeving (met een voorkeurswaarde van 50 dB en maximale waarde van 65 dB). Omdat het gemeentelijk geluidbeleid niet van toepassing is voor de wijziging aan de N35 en de hiermee samenhangende aanpassingen aan overige wegen, wordt in het akoestisch onderzoek niet getoetst aan de ambitiewaarden die in het gemeentelijk geluidbeleid zijn opgenomen.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en	7	Indiener wijst er op dat afdoende rekening gehouden moet worden met het woongebied Kruidenwijk-Zuid.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de

Wethouders - 82			<p>afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p> <p>Het woongebied Kruidenwijk-Zuid betreft een bestemmingsplan waarin nader uit te werken woonbestemmingen zijn opgenomen. De invulling van de gebieden met een nader uit te werken woonbestemming is nog niet met het vigerende bestemmingsplan geregeld, hiervoor is een uitwerkingsplan benodigd. Dit betekent dat er nog geen geprojecteerde bebouwing aanwezig is en dat hiermee ook geen rekening wordt gehouden.</p>
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	8	<p>Het stemt indiener tevreden dat de effecten van de aanleg van de N35 op de luchtkwaliteit nadrukkelijk onderzocht zijn. Uit die onderzoeken is gebleken dat er nauwelijks effecten zullen zijn ten opzichte van de autonome situatie door het toekomstige verkeer op de N35 voor de luchtkwaliteit. Ook stemt het indiener tevreden dat de kwaliteit jaarlijks vanuit de NSL-verplichting wordt gemonitord. Graag wordt indiener jaarlijks geïnformeerd over de uitkomsten van deze monitoring.</p>	<p>Uit de berekeningen blijkt inderdaad dat de normen voor fijn stof en stikstofdioxide niet worden overschreden als gevolg van de aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden.</p> <p>Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de jaarlijkse monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p>
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	9	<p>Het is een belangrijke randvoorwaarde voor indiener, als exploitant van Lochter III, dat de gehele vrijgehouden ecozone, nu integraal onderdeel vormt van de functionele landschappelijke inpassing binnen het project van de N35. Het is van belang dat daarbij ook de combinatie wordt gelegd met de ruimte die nodig is voor de boscompensatie en dat de projecten samen optrekken inzake de grondkosten in de ecozone. De ecozone kan daardoor ook ecologisch verantwoord, benut worden voor zowel de bos- en natuurcompensatie, als voor de zuidelijke aanlanding van het ecoduct en voor het ruimtebeslag van de westelijke zijde van de in het OTB verwoorde structuurrijke laanbeplanting langs de Notterveldsweg. Indiener doet daarbij het advies aan de hand om voor de laan een sortiment klimaatbestendige lindes toe te passen.</p>	<p>De gronden aansluitend aan het ecoduct hebben als doel beide zijden van de N35 voor de benoemde fauna doelsoorten te verbinden. Bij de inrichting vormt de bijdrage aan de boscompensatie een belangrijk uitgangspunt. De inrichting van het ecoduct en de aangrenzende gronden wordt op basis van het Richting gevend Inrichtingsplan door de aannemer uitgewerkt, in samenspraak met en goedkeuring van Landschap Overijssel, gemeente Hellendoorn (zuidzijde) en gemeente Wierden (noordzijde). Zie ook het antwoord op zienswijze nummer 101, punt 1. Bij de boombeplanting langs de Notterveldsweg gaat het om aan te bevelen beplanting die in overleg met beide gemeenten en de aangrenzende terreineigenaar dient te worden uitgewerkt op basis van het Richtinggevend Inrichtingsplan.</p>
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	10	<p>Indiener hecht er aan dat, net als eerder bij het Combiplan, al voor het TB met Landschap Overijssel afstemming is over de verfijning van de inrichting en de zekerheidsstelling inzake (de bekostiging van) het langjarige beheer en onderhoud. In die gesprekken zal ook afstemming plaatsvinden in hoeverre mitigerende maatregelen vóóraf aan het project genomen moeten worden.</p>	<p>Er vindt afstemming plaats met Landschap Overijssel over genoemde zaken met betrekking tot inrichting, beheer en onderhoud van het ecoduct en aangrenzende natuurcompensatie.</p>

Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	11	Indiener acht het gewenst dat Landschap Overijssel, rekening houdend met de uitwerking van de ontwikkelopgave in het kader de PAS/N2000 Wierdense Veld, de benodigde compensatie van bos- en natuurareaal ten gevolge van de N35 op zich kan nemen. Landschap Overijssel kan daarbij op onderdelen nog met de gewenste natuurdoeltypen schuiven. De kwantitatieve compensatieopgave van de N35 hoeft daar niet onder te lijden. Met deze gezamenlijke aanpak worden, met name voor de ecozone, de best mogelijke natuur- en landschapswaarden bereikt.	De bos- en natuurcompensatie wordt nader ingevuld in overleg met Landschap Overijssel.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	12	Een aandachtspunt, volgens indiener, vormt dat noordwestelijk van het Wierdense Veld minder gedacht kan worden in vlakdekkend bos, maar meer in bos 'verwerkt' in landschapselementen. Dit komt door de bestaande gebiedskenmerken, de verkavelingsstructuur en de ligging dicht op de Kruidenwijk, waarvoor de zone ook functioneert als uitloopgebied. Via ecologische natuurtypen, waaronder bos en heide binnen de omliggende NNN-gebieden, dient derhalve de ruimte aanwezig te zijn voor Landschap Overijssel om in de omgeving te kunnen schuiven met deze natuurtypen. Dit kan nodig zijn om bijvoorbeeld verdroging vanwege verdamping in het kader van het inrichtingsplan voor de PAS tegen te gaan.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht. De nadere uitwerking van compensatie en het ecoduct vindt plaats met indiener en Landschap Overijssel.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	13	Indiener verwacht een passende landschappelijke inpassing daar waar geluidschermen gepland staan, zodat het kille beeld van een hoog scherm voldoende wordt verzacht. Dit geldt in zijn algemeenheid bij alle schermen, maar in het bijzonder voor de schermen in de omgeving van het beekdal van de Regge en bij de Eversberg. Graag gaat indiener in gesprek over de wijze van inpassing. Eveneens vraagt indiener dit af te stemmen met de eigenaar/beheerder van deze gebieden, Landschap Overijssel.	
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	14	Indieners verkeerskundigen, de Fietzersbond, de verkeerskundige van de politie en VVN hebben gezamenlijk grote twijfels bij de veiligheidssituatie van het fietspad vanaf de rotonde bij de kruising Wierdensestraat - Burg. H. Boersingel. Het gaat daarbij vooral om de situatie bij de rotondeverbinding met de Louis Pasteurstraat. Bij deze rotonde moeten de fietsers die uit het oosten komen en de Louis Pasteurstraat in willen, de rotonde nagenoeg volledig rond. Dat zal in de praktijk niet gebeuren. Deze fietsers zullen in de praktijk binnendoor direct linksaf gaan, met alle risico's van dien.	In het TB is een fietspad langs de Louis Pasteurstraat opgenomen in overleg met de gemeente. In het ontwerp van de rotonde zit nu een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Wierdensestraat. Dit tweerichtingenfietspad wordt doorgetrokken richting de Louis Pasteurstraat. Fietsers vanuit het oosten kunnen dit fietspad blijven volgen en hoeven de rotonde niet 3 kwart rond te fietsen. Dit is een veiligere situatie.

Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	15	Anderzijds ziet indiener ook de lastige situatie aan de noordzijde van de Wierdensestraat met de in- en uitrit van het tankstation en de weefbewegingen van het verkeer. Indiener betreurt het dat RWS niet met indiener contact heeft gezocht om het ontwerp vooraf te bespreken. Graag gaat indiener alsnog in overleg om de meest optimale situatie te ontwerpen, te meer omdat het indieners wegnnet betreft en indiener na realisatie ervan het beheer voeren.	In de afgelopen periode is het ontwerp ter plaatse van het tankstation, naar aanleiding van de ingediende zienswijze, in diverse overleggen met de gemeente besproken. Daarbij zijn verschillende varianten onderzocht en op effecten beoordeeld. Hieruit is naar voren gekomen dat een fietspad aan de zuidzijde in combinatie met een fietspad langs de Louis Pasteurstraat nabij de rotonde Louis Pasteurstraat de voorkeur geniet. Deze variant is opgenomen in het TB.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	16	Volgens indiener ontbreekt de aandacht die de energie- en klimaattransitie van Nederland, de provincie en van de gemeente vergt. Mede gelet op het onlangs vastgestelde gemeentelijke beleid, vraagt indiener dit thema te betrekken bij het TB. Dat kan bij de genoemde principes of eventueel in een aparte paragraaf. Inhoudelijk kan hierbij gedacht worden aan op daarvoor geschikte plekken de taluds en schermen gericht op het zuiden te voorzien van zonnepanelen. Dit is iets waar RWS zich onlangs in de pers mee presenteerde. Juist voor een oost-west gerichte hoofdwegstructuur zijn de kansen gericht op zonenergie groter.	Met indiener vindt overleg plaats over de mogelijkheden om (extra) aandacht duurzaamheidsaspecten mee te nemen in het aanbestedingstraject richting realisatie.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	17	Door de hoge ligging van de N35 bij de Baron van Sternbachlaan wordt volgens indiener de leefbaarheid in een groot gebied ten noorden en ten zuiden van de weg nadelig beïnvloed. De hoge ligging zorgt er ten zuiden van de weg voor dat over een veel groter gebied de leefbaarheid nadelig wordt beïnvloed, ondanks de geplande geluidschermen. Ten noorden van de weg zijn zelfs helemaal geen geluidschermen geprojecteerd, waardoor daar ook over een enorm groot gebied de leefbaarheid sterk vermindert. Dit is volgens indiener goed op te lossen door de N35 lager aan te leggen en gebruik te maken van de bestaande spoordijk direct naast de weg. De spoordijk kan dan voor afscherming in noordelijke richting zorgen. Door de verlaging van de N35 zal het gebied dat aan de zuidzijde overlast ervaart aanzienlijk verkleind worden. Om de weg lager aan te kunnen leggen, zal de kruisende Baron van Sternbachlaan verdiept moeten worden. Om het hoogteverschil in de onderdoorgang voldoende op te kunnen vangen aan de zuidzijde, zal het nodig zijn deze weg oostelijk af te buigen. Dit biedt de ruimte om de kruising met de Wierdensestraat als een rotonde uit te voeren.	De intensieve samenwerking met de gemeente is voortgezet tijdens de fase van totstandkoming TB, waarbij de gemeente is meegenomen in de (mogelijke) aanpassing van het ontwerp. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.

Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	18	Indiener heeft in een quick scan door Antea twee varianten van de door indiener voorgestelde oplossing reeds onderzocht. Hieruit is gebleken, dat deze voorstellen duurder uitvallen dan de nu voorgestelde hoge variant van de N35. Over de financiering van de meerkosten van de door indieners voorgestelde oplossing gaat indiener graag met de bestuurders van de betrokken overheden in gesprek. De gemeenteraad heeft in haar vergadering van 12 december 2017 unaniem in een motie aangedrongen op het in deze zienswijze aangedragen alternatief voor de kruising van de N35 met de Baron van Sternbachlaan.	
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	19	Indiener vertrouwd er op dat ook in dit traject de goede samenwerking wordt doorgezet. In deze samenwerking zou indiener graag intensief met elkaar in gesprek gaan over het ontwerp van de onderdelen die indiener als gemeente aangaat.	
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	20	Op diverse plaatsen in de stukken komt indiener de term "gemeente Nijverdal" tegen, dit moet zijn "gemeente Hellendoorn".	Dit punt is verwerkt in de betrokken stukken.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	21	De bijzondere situatie aan de zuidzijde van de N35, dat het ecoduct met een smalle zone oostelijk van Lochter III aansluit op het NNN gebied Notterveld, vergt dat het Ecoduct slechts veilig voor de N35 kan functioneren, cq de juiste begeleiding aan de dieren kan bieden, indien: westelijk aansluitend op de aanlanding bij het ecoduct, oostelijk langs Lochter III in zuidelijke richting een gecombineerd wildraaster wordt geplaatst. Dit raster wordt vervolgens in westelijke richting doorgezet en zuidelijk onderlangs Lochter III, tot aan de berm van de Boersingel. Fig 6.7 van het Deelrapport N&L c.a. geeft de indruk dat het raster echter in de zuidoostelijke hoek van Lochter III stopt. De lengtewerking van dit raster in relatie tot de normering in de Basis specificatie Ecoduct is in deze bijzondere situatie echter niet aanwezig. Zonder de rasters van daaruit in westelijke richting door te trekken, ontstaat er een ernstig hiaat (fauna lek) in de begeleiding naar het ecoduct. Ook de kans op dieren op de N35 en op de aansluiting N35-Burg. Boersingel wordt verminderd als het raster meer zuidelijk van Lochter III tot aan de Boersingel wordt verschoven.	Voorstelbaar is dat een aanpassing (uitbreiding) van de rasters gewenst is. Dit zal in de uitvoeringsfase nader worden onderzocht en afgestemd met alle betrokkenen. Dit biedt (de door diverse partijen gevraagde) flexibiliteit om gericht in te kunnen spelen op lopende ontwikkelingen, zoals de uitwerking van PAS-maatregelen in het Natura 2000-gebied Wierdense Veld en de ontwikkeling van het ecoduct en aansluitende natuurontwikkeling in het Notterveld en omgeving.

Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	22	In tabel 6.7 (wildroosters) wordt geen rooster genoemd voor de Notterveldsweg terwijl er daar volgens indier één nodig is in combinatie met een passage voor ruiters en aangespannen paarden bv in de vorm van een handmatig te openen en te sluiten klephek en draaipoort, identiek aan de oplossingen in relatie tot het Ecoduct Twilhaar op de Sallandse Heuvelrug. Ook aansluitend op de andere wildroosters die al wel in het plan zitten, zijn de nodige voorzieningen nodig voor ruiters en aangespannen paarden.	Er wordt verwezen naar een tabel 6.7 met wildroosters, maar die staat niet in het deelrapport natuur, noch in het deelrapport landschap. Bij de zuidoostkant van het ecoduct doorsnijdt het raster de Notterveldsweg en de Schapendijk. Daar zullen bij de passage van het wildraster wildroosters moeten komen. Indien deze op routes liggen voor ruiters of aangespannen paarden dienen ze voor deze gebruikers passeerbaar te zijn.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	23	De bomenrij oostelijk van de Burg. H. Boersingel is niet doorgezet tot aan de N35. Ondanks technische moeilijkheden, zou dit volgens indier wel moeten.	Dit is technisch niet mogelijk vanwege benodigde ruimte voor het wegprofiel enerzijds en waterberging voor 't Lochter III anderzijds.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	24	In het deelrapport N&L wordt op blz 57 aangegeven, dat de opstallen op het erf Notterveldsweg 2, in eigendom van de gemeente, gehandhaafd blijven. Die opvatting is niet geheel juist volgens indier. Het uitgangspunt is de voormalige agrarische bebouwing op reguliere wijze te amoveren net zoals andere niet te handhaven vrijkomende gebouwen in het landelijke gebied van Hellendoorn. Een en ander inclusief de woonboerderij.	Deze woning en opstallen worden, in het kader van het bestemmingsplan 't Lochter III, inderdaad geamoveerd. In het akoestisch onderzoek bij het TB is dit adres geschrapt.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	25	In de tekening behorende bij de planopzet wordt de verbindende waterloop gemist tussen de Veenweg/Bolderpad en de Wierdensestraat/Van den Bergsweg.	Bestaande verbindende waterloop blijft gehandhaafd. Waterpartij aan noordkant wordt hier aangepast in vorm, waardoor de duiker iets verlengd moet worden. Dat is de rode lijn op de kaart. De bestaande duiker staat aangegeven als oranje lijn.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	26	In het plan wordt de handhaving en aanpassing gemist van de ecoduikeer ter hoogte van de Veenweg/Bolderpad en de Wierdensestraat/Van den Bergsweg.	De huidige ecoduikeer onder de N35 blijft gehandhaafd en wordt verlengd om de functie ervan te behouden. In de plankaarten is dit al opgenomen, maar dit zal aanvullend in de plannen tekstueel worden verduidelijkt .

Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	27	De waterafvoer van de diverse Wadi's ten behoeve van de 2x2 N35 richt zich ter hoogte van de Wierdensestraat op afvoer via de zogenaamde Vloedgraven, (Waterschap Vechtstromen legger nr. 2-0-6) richting de Lochtersweg-Erve Boomcate naar de Regge. De toevoer vanuit de Wadi's naar de Vloedgraven verloopt via de diepe waterlopen nr 2-0-6-4 en 2-0-6, beide parallelle watergangen langs de Wierdensestraat. Mede vanwege de sterk toenemende verkeersdruk op de Wierdensestraat vanwege sanering van de Centrumaansluiting van het eerdere Combiplan ervaren de gemeente en bevolking sterk toenemende verkeersintensiteiten op de Wierdensestraat-Oost. Door die significant veranderende omstandigheden op de Wierdensestraat en de al beperkt beschikbare ruimte voor fietspaden en bermen wordt het belangrijker om het ruimtebeslag in die zone voor allerlei infrastructurele zaken zoveel mogelijk te beperken en geen nieuwe belasting toe te staan. Reden waarom indiener het ongewenst acht om water van de Wadi's van de 2x2 N35 af te voeren via watergangen voorzover die evenwijdig lopen aan de fietspaden en zeer smalle bermen van de Wierdensestraat. Er zijn praktische alternatieven voorhanden zoals via de watergangen binnen Lochter II waarbij ter hoogte van de (omgeving) Van den Bergsweg via de waterbergingen aansluiting verkregen wordt op de 2-0-1-20 langs de Burg Boersingel. De Wadi's ter hoogte van de kruising van Sternbachlaan/Wierdensestraat dienen rechtstreeks aangesloten te worden op de Vloedgraven richting de Lochtersweg.	Om wateroverlast bij extra verharding te voorkomen wordt er ook waterberging aangelegd. Conform het beleid van het waterschap worden zaksloten en wadi's aangelegd waar het wegwater wordt opgevangen. Hemelwater van de verharding wordt hier opgevangen voordat het op het bestaande watersysteem terecht komt. Hierdoor wordt de afstroming van het hemelwater vertraagd en zorgt dit ervoor dat het huidige watersysteem niet extra belast wordt. Er kan dan ook niet altijd gebruik gemaakt worden van bestaand water, maar er dienen nieuwe voorzieningen aangelegd te worden.
Gemeente Hellendoorn, College van Burgemeester en Wethouders - 82	28	In de planopzet is de vroegere Kruidenlaan nog aangegeven. Deze is inmiddels omgedoopt tot Eversbergweg.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
Gemeente Wierden - 86	1	Indiener geeft aan dat ter hoogte van de kruising N35/Nijverdalsestraat (km 40900) een voetpad ontbreekt in het OTB dat de noord en zuidzijde van de N35 met elkaar verbindt. In de huidige situatie ligt het voetpad (incl. regeling VRI) aan de westkant van de kruising. Indiener verzoekt u ter plaatse alsnog een voetpad op te nemen.	In principe kunnen voetgangers buiten de bebouwde kom gebruik maken van erftoegangswegen en fietspaden. In het ontwerp is ruimte beschikbaar om een voetpad toe te voegen, het draagt bij aan de verkeersveiligheid en sluit aan bij de huidige situatie. Mede om deze redenen willen we het verzoek van de indiener in en nemen het voetpad op in het TB.
Gemeente Wierden - 86	2	Ter hoogte van km 40500 gaat de fietsstraat niet vloeiend over in het toekomstige tracé van de F35. Indiener verzoekt dit alsnog aan te passen overeenkomstig het bijgevoegd kaartje bij de zienswijze.	Voorgestelde oplossing is niet mogelijk vanwege draaicirkels van het maatgevend ontwerpvoertuig. In het ontwerp is maximaal gezocht naar een verkeersveilige en vloeiende fietsverbinding F35 i.r.t. aansluiting op de parallelweg.
Gemeente Wierden - 86	3	Ter hoogte van km 40900 is geen rekening gehouden met het toekomstige	Voorgestelde oplossing is niet mogelijk vanwege draaicirkels van het

		tracé van de F35. Indiener verzoekt dit alsnog aan te passen overeenkomstig het bijgevoegd kaartje bij de zienswijze.	maatgevend ontwerpvoertuig. In het ontwerp is maximaal gezocht naar vloeiende fietsverbinding F35 i.r.t. aansluiting van de parallelweg op de hondenbotrotonde.
Gemeente Wierden - 86	4	Indiener verzoekt om tussen km 40900 (Nijverdalsestraat) en km 41700 (Stegeboersweg) aan de zuidzijde rekening te houden met een werkwegbreedte van ca. 10 meter (toekomstig tracé F35) i.v.m. de aanleg van een werkweg+bermen+bermsloot aan de zuidzijde.	De beschikbare ruimte voor werkerterrein komt niet 1:1 overeen met het toekomstige tracé van de F35. Dit geldt zowel in oppervlak als in hoogteligging. Dit is ook besproken met desbetreffende indiener tijdens ontwerpafstemming met de gemeente over het tracé van de F35 in overleg op 1 februari 2018.
Gemeente Wierden - 86	5	Tevens verzoekt indiener ter hoogte van de spoorbaan (km 41500) het ruimtebeslag voor het werkerterrein aan te passen aan het ruimtebeslag voor de toekomstige fietstunnel F35 waarvan het ontwerp (door Antheagroep) binnenkort volgt.	In het TB kan enkel werkerterrein geclaimd worden t.b.v. aanleg van het project N35 Nijverdalen - Wierden. De F35 t.h.v. de spoorbaan maakt geen onderdeel uit van de scope en dus is dit juridisch niet mogelijk hiervoor werkruimte te reserveren in het TB.
Gemeente Wierden - 86	6	In de verkeersveiligheidsaudit (Map 2 van 5, bijlage 07, deelrapport verkeersveiligheid, tabel blz. 10) wordt verwezen naar tekeningnummers. Deze nummers staan niet op de tekeningen aangegeven. Indiener vraagt de nummers alsnog op de tekeningen aan te geven.	De genoemde nummers in de tabel (1.1.1, 1.1.2, etc) zijn weergegeven op de OTB kaarten welke als bijlage zijn bijgevoegd bij de verkeersveiligheidsaudit (VVA).
Gemeente Wierden - 86	7	In de verkeersveiligheidsaudit (Map 2 van 5, bijlage 07, deelrapport verkeersveiligheid, blz. 20, tek. nr. PD-2-0101, nr. 1.7.7) is sprake van een "geplande VRI" ter hoogte van de onderdoorgang Vossenbosweg. Deze VRI komt echter nergens anders in de rapportages of op de tekeningen voor. Indiener verzoekt de VRI alsnog als verkeersveiligheidsmaatregel in de rapportages op te nemen op het onderliggende wegennet.	De opmerking is terecht. De VRI ter hoogte van de onderdoorgang Vossenbosweg is meegenomen in het Tracébesluit, ten behoeve van verkeersveiligheid.
Gemeente Wierden - 86	8	Indiener verzoekt om in het nieuwe tunneltracé van de tunnel Stegeboersweg (minimaal) het huidige profiel met aan weerskanten voetpaden op te nemen.	Dit verzoek is meegenomen in het ontwerp van het Tracébesluit. Ter plaatse van het kunstwerk worden aan weerszijden voetpaden gerealiseerd conform bestaand viaduct Stegeboersweg.
Gemeente Wierden - 86	9	Indiener vindt het merkwaardig dat de geluidbelasting (verder: GB) in de eindsituatie voor de woning Nijverdalsestraat 106a niet hoger is dan bijvoorbeeld voor de woningen Nijverdalsestraat 108a en 110. Voor alle drie woningen wordt een GB na maatregelen gegeven van 65 dB. Dit is merkwaardig omdat de woningen Nijverdalsestraat 108a en 110 met een geluidscherm als overdrachtmaatregel afgeschermd zijn, terwijl bovendien de woning Nijverdalsestraat 106a op kortere afstand uit de nieuw aan te leggen weg ligt. Verder geldt in het kader van het gebiedsgerichte geluidsbeleid in dit geval (verwevingsgebied) een maximale ontheffingswaarde van 58 dB. Met afscherming kan hieraan wellicht	Over het algemeen wordt de hoogste geluidbelasting vanwege een weg op verdiepingsniveau berekend. De naastgelegen woningen Nijverdalsestraat 108a en 110 waar indiener naar verwijst, bestaan uit 3 bouwlagen (2 verdiepingen). De hoogst berekende geluidbelasting vanwege de N35 wordt voor deze woningen op de 3e bouwlaag berekend. Het geluidscherm tussen de N35 en deze woningen heeft met name een effect op de begane grond, vanwege de bouwhoogte van de woning treedt er op de verdiepingen weinig tot geen geluidreductie op. Hierdoor is de geluidbelasting voor deze woningen, ondanks het geluidscherm, vergelijkbaar met de geluidbelasting voor de woning Nijverdalsestraat 106a

		worden voldaan. Voor de woningen, Nijverdalsestraat 108a en 110 moet het geprojecteerde scherm misschien worden verhoogd.	Het gebiedsgerichte geluidbeleid is een gemeentelijk beleid en niet van toepassing op deze situatie. Het gemeentelijk geluidbeleid geldt voor lokale wegen waar de gemeente wegbeheerder is. Gemeenten hebben de vrijheid om lokaal geluidbeleid op te stellen. Voor de aanleg en/of wijziging van rijkswegen (waaronder de N35) is het gemeentelijk geluidbeleid echter niet van toepassing, hiervoor geldt de Wet milieubeheer als van toepassing zijnde wetgeving. Omdat het gemeentelijk geluidbeleid niet van toepassing is voor de wijziging aan de N35 en de hiermee samenhangende aanpassingen aan overige wegen, wordt in het akoestisch onderzoek niet getoetst aan de ambitiewaarden die in het gemeentelijk geluidbeleid zijn opgenomen. Er wordt echter wel naar gestreefd om zoveel als mogelijk te voldoen aan de toetswaarde (Wet milieubeheer).
Gemeente Wierden - 86	10	Voor de volgende woningen Haarkampsweg 5 (59 dB), Vossenbosweg 2 (59 dB), Vossenbosweg 1 (62 dB) en Westerveenweg 2 (59 dB) geldt naar de mening van indiener hetzelfde als het punt hiervoor.	Het gebiedsgerichte geluidbeleid is een gemeentelijk beleid en niet van toepassing op deze situatie. Het gemeentelijk geluidbeleid geldt voor lokale wegen waar de gemeente wegbeheerder is. Gemeenten hebben de vrijheid om lokaal geluidbeleid op te stellen. Voor de aanleg en/of wijziging van rijkswegen (waaronder de N35) is het gemeentelijk geluidbeleid echter niet van toepassing, hiervoor geldt de Wet milieubeheer als van toepassing zijnde wetgeving (met een voorkeurswaarde van 50 dB en maximale waarde van 65 dB). Omdat het gemeentelijk geluidbeleid niet van toepassing is voor de wijziging aan de N35 en de hiermee samenhangende aanpassingen aan overige wegen, wordt in het akoestisch onderzoek niet getoetst aan de ambitiewaarden die in het gemeentelijk geluidbeleid zijn opgenomen. Er wordt echter wel naar gestreefd om zoveel als mogelijk te voldoen aan de toetswaarde (Wet milieubeheer).
Gemeente Wierden - 86	11	Zoals de bewoners tijdens de inloopavond van 13 december 2017 hebben aangegeven, zou de locatie van de woningen aan De Meijerinksberg wel eens onderbelicht kunnen zijn in het akoestisch onderzoek. Het nieuwe tracé van de rijksweg schuift zo'n 135-140 m op in noordelijke richting waardoor de 1e lijnsbebouwing van de woningen van de Meijeringsberg en de Schietbaanweg volgens indieners akoestisch rekenmodel, iCinity 2030, een toekomstige geluidbelasting kunnen krijgen tot ca. 53 dB. Nader onderzoek naar aanvullende akoestische maatregelen lijkt hiervoor alsnog vereist. Indiener verzoekt daarbij rekening te houden met het gebiedsgericht	Voor de woningen aan de Meijerinksberg heeft een onderzoek naar aanvullende akoestische mitigerende geluidmaatregelen plaats gevonden. Er zijn inderdaad woningen waarbij de geluidbelasting vanwege het project toeneemt tot circa 53 dB, daar waar voor deze woningen de voorkeurswaarde van 50 dB als toetswaarde geldt. De geluidbelasting in de situatie met een volledig benut geluidproductieplafond bedraagt voor de woningen aan de Meijerinksberg niet meer dan 50 dB waardoor de voorkeurswaarde van 50 dB ondergrens geldt en de toetswaarde 50 dB bedraagt. Indien sprake is van een overschrijding van de toetswaarde

		<p>geluidbeleid van de gemeente Wierden.</p>	<p>wordt onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen uitgevoerd, zo ook voor de woningen aan de Meijerinksberg waar sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. Dit onderzoek naar, en de afweging van maatregelen wordt uitgevoerd volgens het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. Op basis van dit besluit en deze regeling is het voor de woningen aan de Meijerinksberg niet financieel doelmatig om akoestische zinnvolle maatregelen (overdrachtsmaatregelen) te treffen. De geluidbelasting in de projectsituatie is ondanks de toename te gering om voldoende budget aan reductiepunten te genereren voor een akoestisch zinnvolle maatregel. Vanwege het financieel niet doelmatig zijn van maatregelen is op grond van de Wet milieubeheer een hogere geluidbelasting dan de toetswaarde toelaatbaar. Hierbij geldt de normstelling uit de Wet milieubeheer als het te hanteren toetsingskader, de waarden uit het gebiedsgerichte milieubeleid zijn op dit project niet van toepassing. Het gemeentelijk geluidbeleid geldt voor lokale wegen waar de gemeente wegbeheerder is, dit beleid is niet van toepassing op de wijziging en/of aanleg van rijkswegen waaronder de N35 valt.</p> <p>iCinity lijkt voor zover wij kunnen beoordelen een viewer waarin geluidscontouren worden gepresenteerd. Dit zijn contouren op basis van de gecumuleerde geluidbelasting van alle wegen samen. In ICinity zijn niet de geluidbelastingen van de toekomstige N35 opgenomen.</p>
Gemeente Wierden - 86	12	<p>Een tijdje geleden is afgesproken dat Rijkswaterstaat samen met een adviesbureau een overleg zou plannen met beide betrokken gemeenten om (de afspraken over) het beplantingsplan nog eens te bekijken. Graag wil indiener zien dat de (groenmedewerkers van de) gemeenten betrokken worden bij de nadere detaillering van het beplantingsplan (kappen en herplant).</p>	<p>In het kader van het richting gevend inrichtingsplan en het aanbestedingscontract heeft afstemming met beide gemeenten en terreinbeheerders plaatsgevonden.</p>
Gemeente Wierden - 86	13	<p>Op dit moment lopen er meer projecten nabij (en gedeeltelijk zelfs in) het plangebied van het tracé voor de N35 liggen. Met betrekking tot de aanleg van het ecoduct en mogelijke andere effecten van de nieuwe N35 op natuurgebied Het Wierdense Veld verzoekt indiener (tijdig) contact op te nemen met de provincie, LTO-Noord, Landschap Overijssel en Tauw. Dit om een optimale afstemming tussen de projecten te bevorderen.</p>	<p>Er hebben overleggen plaatsgevonden met de genoemde organisaties.</p>

Gemeente Wierden - 86	14	In (de stukken bij) het OTB staat dat de effecten voor externe veiligheid, lucht, bodem, archeologie en ruimtelijke ordening voor de verkenning nog niet in beeld zijn gebracht, en dat deze aspecten in de volgende planuitwerkingsfase worden meegenomen. Dit omdat eventuele effecten voor deze aspecten niet bepalend zijn voor de te kiezen voorkeursvariant. Omdat over deze aspecten veel kennis aanwezig is bij de gemeente(n), regio-archeoloog en regionale hulpdiensten (brandweer politie etc.) verzoekt indiener om over deze aspecten tijdig contact op te nemen met de betreffende afdelingen van de gemeente(n) en instanties.	RWS maakt graag gebruik van de informatie die beschikbaar is bij de gemeente. Voor de totstandkoming van het OTB is voor verschillende aspecten zoals geluid en ruimtelijke ordening informatie bij de gemeente opgevraagd en verkregen. Daarnaast is voor overige aspecten ook informatie opgevraagd en gekregen t.b.v. planuitwerking en onderzoeken.
Gemeente Wierden - 86	15	In aanvulling op het vorige punt gaat indiener er vanuit dat in verband met de ligging van het tracé (naast de spoorlijn Wierden – Zwolle) in het plangebied ook onderzoek wordt gedaan naar niet gesprongen explosieven.	Er is een volledig vooronderzoek gedaan naar aanwezigheid van CE (conventionele explosieven) in het gehele plangebied. Op basis van een uitgevoerde PRA (projectgebonden risico analyse) is eveneens bepaald welke na oorlogse werkzaamheden in het plangebied hebben plaatsgevonden waardoor verdachte bodemlagen voor CE al in ruime mate zijn verstoord en op basis daarvan als niet verdacht kunnen worden aangemerkt. Voorafgaand aan de realisatie zullen de verdachte gebieden, zoals opgenomen in het vooronderzoek, moeten worden gedetecteerd en vrijgegeven voor CE door een gecertificeerde aannemer.
Gemeente Wierden - 86	16	De gebiedsontwikkeling rondom de N35 biedt ook kansen voor realisatie van duurzame energieopwekking. Graag gaat indiener met RWS in gesprek over uw ambities. Mogelijk kan indiener samenwerken op dit thema en binnen of buiten uw eigendomsgrenzen ruimte vinden voor het opwekken van duurzame energie.	Met indiener vindt overleg plaats over de mogelijkheden om (extra) aandacht duurzaamheidsaspecten mee te nemen in het aanbestedingstraject richting realisatie. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1.3 de afwegingen rond onder andere duurzaamheidsmaatregelen nader zijn toegelicht
Gemeente Wierden - 86	17	In aanvulling op voornoemde punt over afstemming met andere projecten vraagt indiener om ook met betrekking tot de realisatie van het ecoduct te zorgen voor een optimale communicatie met de eigenaren van de gronden waar het ecoduct op uitmondt dan wel een directe relatie mee heeft (met name met de eigenaren van het agrarisch bedrijf aan de Westerveenweg en Landgoed Het Notterveld).	De inrichting van het ecoduct ligt nog niet vast. In de realisatiefase wordt de dit verder uitgewerkt. , Daarbij worden ook de grondeigenaren betrokken en geraadpleegd.
Gemeente Wierden - 86	18	Indiener gaat er vanuit dat schade als gevolg van het van het (vast te stellen) tracébesluit overeenkomstig artikel 22 van de Tracéwet ten laste komt van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Indiener wil graag op voorhand een overeenkomst sluiten (of anderszins vastleggen) waarin wordt	De schade ten gevolge van het Tracébesluit komt ten laste van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het Tracébesluit is hiervoor het schadeveroorzakend besluit. Als de gemeente het TB volgens de regels van de Tracéwet overneemt in het bestemmingsplan levert dit dus

		geregeld dat na vaststelling van het bestemmingplan eventuele planschade op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening ook voor rekening van het ministerie komt. Betreffende schade is immers een rechtstreeks gevolg van de uitvoering van het tracébesluit.	geen nieuwe schade op. Het is niet nodig hiervoor een overeenkomst te sluiten.
Gemeente Wierden - 86	19	Indiener verzoekt met bovenstaande punten rekening te houden bij de verdere besluitvorming en uitwerking van de plannen. Graag gaat indiener (verder) in gesprek over deze punten.	In de reactie op de zienswijze van indiener is puntsgewijs ingegaan op de bovenstaande punten en is aangegeven op welke wijze (indien van toepassing) bij de verdere besluitvorming/uitwerking van de plannen hiermee rekening wordt gehouden.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	1	In deel rapport Natuur t.b.v. MER en OTB wordt aangegeven (zie fig. 4.7 blz. 94) dat aan de noordzijde van het ecoduct de gecombineerde rasters aan de noordkant van de F35 zijn geprojecteerd, zowel 500m in westelijke als oostelijke richting. De (toeristische) fietser rijdt in het prachtige natuur gebied Wierdense veld, op de F35 over een afstand van 1 km tussen twee hekken, zowel het aanwezige spoorhek als de nieuwe combiraster. Indieners voorstel is om het combiraster vanaf het ecoduct direct af te buigen naar het spoorhek en ten zuiden van de F35 te projecteren, zodat men 1 hek ervaart in het natuurgebied.	Het afbuigen van het combiraster vanaf het ecoduct naar het spoorhek, en deze ten zuiden van de F35 projecten is niet wenselijk omdat dit afdoet aan de functionaliteit van de gecombineerde rasters. Door het spoorhek in te richten als geleiding voor fauna, wordt fauna pas in de richting van het ecoduct geleid nadat deze het fietspad gepasseerd is. De ruimte langs het spoordek is te gering voor dekking in de vorm van fauna. Het fietspad en het spoorhek vormen daardoor een onaantrekkelijk habitat voor trekkende fauna. Bovendien moet elke vorm van aanrijding voorkomen worden met fietsers, wanneer fauna langs het spoorhek naar het ecoduct trekt. Het plaatsen van een wildrooster in het fietspad voor de geleiding vanaf het spoorhek naar het ecoduct verlaagd ook de functionaliteit van het combiraster. Bij de huidige positionering ten noorden van de F35 is er aan de westzijde van het ecoduct voldoende ruimte tussen het fietspad en het combihek voor de ontwikkeling van (opgaande) vegetatie. Hierdoor wordt de beleving dat men tussen twee hekken fietst ruimschoots verminderd. Aan de oostzijde van het ecoduct kan het combiraster visueel voor een groot deel achter een strook bestaande beplanting wegvallen.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	2	Thans is een ruitepad dat langs het Bolderpad en het Wierdense veld loopt. Bij de uitwerking van het plan ontwerp van het Ecoduct is wel rekening gehouden met de F35 (fietsnelweg) onder het Ecoduct, maar geen veilige voorziening voor het aanwezige ruitepad. Zoals in de laatste versie van voorschriften C.R.O.W inspiratieboek Snelle fietsroutes (pub 340-2014) staat, "Ruiters horen niet thuis op een fietsnelweg". Gaarne ziet indiener, voor het passeren onder het Ecoduct, een veilige oplossing voor zowel voor de ruiters met paard en de (snel) fietser.	Dit is een aandachtspunt voor het ontwerp en realisatie van de F35. De aanleg van de F35 valt buiten de scope van het project N35 Nijverdal-Wierden. Voor vragen over de aanleg van F35 kan contact opgenomen worden met de wegbeheerder. Dat is in dit geval de gemeente Hellendoorn.

Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	3	In het OTB wordt de westelijke faunatunnel alleen weergegeven vanaf het Bolderpad, onder het spoor, tot aan de noordkant van de nieuwe N35 weergegeven. De wens, verlengen van ecoduiker, wordt niet gehonoreerd. Indieners voorstel is om deze ecoduiker door te trekken tot aan de andere (zuid)kant van de N35, zodat het kleine wild hier wederom gebruik van kan maken.	De huidige ecoduiker onder de N35 blijft gehandhaafd en wordt verlengd om de functie ervan te behouden. In de plankaarten is dit al opgenomen, maar dit zal aanvullend in de plannen tekstueel worden verduidelijkt .
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	4	Naar indieners mening is een derde locatie binnen de grens "planvorming van OTB-MER" niet mee genomen (verwijzing naar deel rapport Project-MER N35 Nijverdal – Wierden (zie blz. 26)). Namelijk de zuidelijke ventweg van de Nijverdalsestraat, waar de F35 gecombineerd wordt met deze ventweg. Daar is "de auto te gast" over een afstand van 300 meter, vanaf de zuidelijke rotonde N35 (ten Cateweg) tot voor de kruising Tolweg. Wel is de gezamenlijke intentie uitgesproken, door College van Wierden en Provincie en RWS, dat de aanpassing aan de ventweg later zal plaats vinden.	Dit is correct, er is een derde locatie waar een raakvlak is met de F35. Dit is niet in de betreffende paragraaf opgenomen omdat deze paragraaf gaat over het kruisen van de F35 en N35. Op de plankaart van zowel het OTB en TB is de aanpassing van de zuidelijke parallelweg als fietsstraat opgenomen tussen de Oude Tolweg en Haarkampsweg..De suggestie van indiener is opgenomen in het TB.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	5	Indieners vraag is, Waarom 2 keer een dure aanpassing bij de zuidelijke rotonde en bij de aansluiting Tolweg uitvoeren, als het in één keer kan worden gedaan.	De betreffende aanpassing vindt in één keer plaats in afstemming met de gemeente Wierden.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	6	In het voorstel van indiener anticiperen zij op de nieuwe aanleg van de F35 over het zuidelijk gedeelte van de ventweg Nijverdalsestraat. Om "doorjakkeren" van autoverkeer te voorkomen op de bestaande ventweg (60km/uur of soms nog sneller) is het beste om het "afremmen" te bevorderen, ter veiligheid van de fietser, haakse aansluitingen met verkeersdrempels naar de F35 toe te passen. En een asverlegging in de ventweg toe te passen zodat tussen de afrit van de Wierden-West aansluiting en verlegde ventweg een beplatingsstrook gecreëerd kan worden, om "verblinding" van te gemoed komende auto's te voorkomen. De zuidelijke rotonde uitgang, naar de Ten Cateweg, ligt dan meteen op de goede plaats. De ventweg aansluiting nabij de Tolweg is dan goed gesitueerd. De F35 kan later, nadat de oude N35 kan worden hergebruikt voor de aanleg F35, hier zo op beide zijden worden aangesloten, zonder dat daar het verkeer hinder van ondervindt. Het gedeelte waar "de auto te gast" is op de F35, vindt indiener 30 km/uur een gepaste snelheid voor de voertuigen.	De aanleg van de F35 valt buiten de scope van het project N35 Nijverdal-Wierden. Voor vragen over de aanleg van F35 kan contact opgenomen worden met de wegbeheerder. Dat is in dit geval de gemeente.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	7	Kan men nu met de nieuwe verlengde Vossenbosweg tunnel bak, 61,5 m extra verlengde zicht en een nieuwe betonnen over kruising van de N35, met 2 nieuwe veiligheids- en de 2 bestaande veiligheidshekken van het spoor en 2 enkele- en 1 dubbele nieuwe	Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.2 een nadere toelichting wordt gegeven op de verkeersveiligheid van de vernieuwde tunnel Vossenbosweg . Met de toevoeging van verkeerslichten

		geleiderails, en in ongunstige situatie als op de N35 dubbelzijdig veel verkeersvoertuigen passeren, wel goed beoordelen of aan de andere kant nog een (landbouw)voertuig staat? De totale zichtlengte bedraagt in de nieuwe situatie 203 meter. Is dit wel veilig?	(VRI) aan beide zijden van de tunnel wordt de nieuwe situatie als verkeersveilig beschouwd.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	8	Moet de tunnel niet met verkeerslichten (VRI) geregeld worden?(zie verkeersveiligheid rapport blz. 20 punt 1.7.7)	De tunnel zal worden voorzien van een VRI als veiligheidsmaatregel. Dit is een wijziging ten opzichte van het OTB.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	9	Is er voldoende veilige opstellingsruimte voor de verkeerslichten als meerdere voertuigen achter (vooral landbouw voertuigen met aanhangers) aankomen?	De verkeersafwikkeling bij kruispunten met verkeerslichten is getoetst met behulp van de verkeerskundige software COCON. Hierbij zijn de verkeersintensiteiten vanuit de verkeersmodel berekeningen als input gebruikt. Uit deze berekeningen komt de verwachte lengte van de wachtrij per richting. Naar aanleiding van de uitkomsten van deze berekeningen zijn de opstellengten bepaald. Er is rekening gehouden met voldoende opstellengte in het ontwerp voor meerdere voertuigen indien dit uit de berekeningen blijkt.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	10	Met het thans voorgestelde suggestie van de Ecozone kan indiener geheel instemmen. Momenteel zijn er gebouwen aan de Notterveldsweg (Vaders Erf) aanwezig, waarvan nog niet duidelijk is of deze allen gesloopt worden. In het geval dat de gebouwen niet worden gesloopt dient de Notterveldsweg volgens indiener naar de westkant van het Ecoduct verschoven te worden. Op deze wijze kunnen de dieren ongestoord naar het oostelijk gelegen agrarische grond komen, zonder gestoord of overreden worden.	De gehele zone aan de zuidkant is in de plankaart bestemd als landschappelijke inpassing. Dit betekent dat juridisch ruimtelijk is vastgelegd dat de gebouwen aan de Notterveldsweg (Vaders Erf) niet gebruikt kunnen worden als bedrijf of woning. Dit betekent dat hierdoor geen verstoring van dieren meer plaats vindt.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	11	Indiener vraagt of het mogelijk is om de matrixborden rechtsreeks te monteren op de betonnen elementen van het Ecoduct, waardoor het stalen portaal kan komen te vervallen? Het signaleringportaal ontsiert het aanzicht aan de oostelijke kant van het Ecoduct.	De matrixborden worden rechtstreeks gemonteerd op de betonnen elementen. Helaas was dit niet opgenomen in de visualisatie op dit punt.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	12	Indiener vraagt zich af of er voldoende rekening is gehouden met de toename van de geluidbelasting in het gebied globaal bevindend tussen de 1e Meijerinkshoekweg, Schietbaanweg, Vossenbosweg en Meijerinksweg. In dit gebied zijn volgens indiener meer woningen aanwezig die mogelijk met een toename van meer dan 5 dB te maken kunnen krijgen dan in de bijlage met het overzicht van woningen is weergegeven.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Uit de zienswijze volgen geen redenen waarom het akoestisch onderzoek niet zou kloppen.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	13	Met betrekking tot verkeersveiligheid (deel Verkeersveiligheid, blz. 19 onder punt 1.7.3) vraagt indiener zich af hoe je regelt dat voertuigen zonder "onthefing" de fietstunnel gaan gebruiken als sluiptunnel naar de Westerveenweg of Wierdense Veld of omgekeerd? Door constant een dienst	De tunnel in de Westerveenweg wordt door middel van een verbod afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Enkele omwonenden krijgen een ontheffing van dit verbod. De geslotenverklaring worden gecontroleerd om te voorkomen dat deze tunnel oneigenlijk door gemotoriseerd verkeer wordt

		doende agent daar te laten controleren en handhaven, 24 uur per dag? Dat is niet realistisch. Dit is alleen te regelen met verplaatsbare of beweegbare afsluitvoorzieningen. Indiener stelt voor om aan de noordzijde van de tunnel een wegneembare middenpaal bij de aansluiting F35 op de Westerveenweg te plaatsen, met max. doorrijbreedte van 2 m.	gebruikt. Mocht in de praktijk blijken dat dit toch het geval is kunnen alsnog maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen door bijvoorbeeld het plaatsen van wegneembare paaltjes.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	14	Indiener vraagt zich af hoe je de aanrijding op aansluiting F35/Ventweg Nijverdalsestraat voorkomt? Indiener stelt voor om aan de zuidzijde van de tunnel een afsluitbare slagboom of schuifhek met aansluitend een opening van 1 meter aan beide zijde voor de fietser te plaatsen. Zodat de aanwezige toeristische knooppunten fietsroute (knooppunt 46-76-80) wederom kan worden hersteld. En op de ventweg verkeersborden plaatsen zodat je ziet dat je een fietsoversteek plaats nadert (eventueel belijning met haaiantanden bij de uitrit). Tevens twee verkeersdrempels met zigzagbelijning aanleggen voor deze uitrijstrook. In de berm tussen ventweg en de F35 een houten/stalen vangrail of een verdiepte greppel toepassen om te voorkomen dat de bovengenoemde afsluiting wordt "omzeild".	Dit is een tijdelijke situatie waarin de Westerveenseweg opnieuw wordt aangesloten op de Parallelweg Nijverdalsestraat. De huidige N35 globaal de Westerveenweg en de Haarkampsweg wordt na realisatie van de nieuwe N35 overgedragen aan de gemeente Wierden, die deze direct daarna gaat ombouwen tot fietssnelweg F35. Eventuele aanvullende maatregelen kunnen t.z.t. nog gerealiseerd worden indien nodig.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	15	De twee bewoners aan de noordzijde krijgen "onthefing voor hun voertuigen" om door de fietssnelweg tunnel te kunnen rijden? Indiener vraagt zich af of hier alléén de personenauto's worden bedoeld, of ook (kleine) agrarische voertuigen met aanhangwagens en/of landbouwmachines? Dat laatste kan volgens indiener, in combinatie met fietssnelweg in de aanwezige bestaande tunnel, tot gevaarlijke situatie leiden (verkeersveiligheid) voor de (tegenwoordige) fietsers.	De ontheffing is bedoeld voor personenauto's. Gezien de afmetingen van de tunnel (met name de hoogte) kunnen landbouwvoertuigen hier ook geen gebruik van maken. Bij de inrichting van de tunnel is rekening gehouden dat er (sporadisch) een voertuig door heen rijdt, zo is de bocht in de tunnel ruim opgezet om meer zicht te hebben.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	16	Indiener vraagt of aangetoond kan worden dat de te kappen bosgronden, ten zuiden van de spoorlijn Wierden-Nijverdalen en ten noorden van de nieuw aan te leggen half verdiepte kruising Boersingel N35, tussen het spoorviaduct Westerveenweg en het viaduct Baron van Sternbachlaan, geen negatieve invloed hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura2000-gebied het Wierdense Veld, welke door de commissie van deskundigen van het Wierdense veld is opgesteld.	De betreffende bossen maken geen deel uit van het Natura 2000-gebied Wierdense Veld en zijn niet van belang voor de instandhoudingsdoelen aldaar. Er is eveneens geen sprake van een negatief extern effect door het kappen van het bos op het nabij gelegen Wierdense Veld. De effecten van het kappen van het bos zijn beschreven onder het beschermingsregime voor het Natuurnetwerk Nederland, waarvan de bossen deel uitmaken. Voor het verlies aan bos is overigens compensatie voorzien in het plan.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	17	De infrastructurele maatregelen voor de aanleg N35 zijn; (verdiept) wegcunetten, betonconstructies voor wegviaducten N35 en het Ecoduct, al zowel verdiepte verlenging spoorviaduct met oprit t.b.v. de F35 onderkruising en hun tijdelijke bronbemalingen. Indiener vraagt zich af of deze geen effect hebben op de	Uitgangspunt van het project is hydrologisch neutraal. De afwatering verandert niet, dus er is geen verschil vanuit water tussen OTB en TB in relatie tot invloed op natuur. Op basis van hydrologische berekeningen blijft het effect van de N35 Nijverdalen-Wierden op Natura 2000-gebieden

		regionale stijghoogte in de eerste watervoerende pakket of op de onderliggende lagen van het Natura 2000 gebied het Wierdense Veld?	neutraal. Ook tijdens de aanlegfase moet hydrologisch neutraal gewerkt worden. Bijvoorbeeld door het toepassen van retourbemalingen.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	18	Indiener constateert dat de effecten van bovengenoemde activiteiten t.b.v. de infrastructurele maatregelen niet voldoende zijn onderzocht en dat nader zoek dient plaats te vinden (zie deel Ontwerp-Tracébesluit N35 Nijverdal - Wierden Toelichting wordt aangegeven (zie blz. 53)). Indiener vindt dat passende maatregelen genomen moeten worden om negatieve effecten te minimaliseren.	Dit effect is voldoende onderbouwd in het Tracébesluit op basis van specialistische hydrologische analyses.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	19	Bestaande verlichtingsarmaturen welke thans op het bestaande N35 traject staan, inclusief de op en afritten, vanaf Grote Allepad (35.500m) tot en met de oprit Wierden (42.100m), niet hergebruiken in het nieuwe ontwerp N35. Deze bestaande armaturen verstrooien veel licht.	De N35 (hoofdwegennet) wordt in beginsel niet verlicht, met uitzondering van locaties waar de verkeersveiligheid in het geding is.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	20	Op de natuur getrouwe (rws.tik-app.nl/n35nw/) weergave van het aanlegplan Ontwerp Tracébesluit N35 mist indiener het inzicht van de verlichtingsarmaturen.	Het klopt dat de verlichtingsarmaturen niet zijn terug te vinden, deze zijn niet opgenomen in de weergave.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	21	Indiener is van mening dat geen verlichting op de doorgaande N35 en op de verhoogde wegkruisingen moet worden aangebracht.	De N35 wordt in beginsel niet verlicht, met uitzondering van locaties waar de verkeersveiligheid in het geding is.
Stichting Natuur en Milieu Wierden - 87	22	Indiener vindt tevens dat er geen negatieve effecten van strooiverlichting op de landschappelijke omgeving moet plaats vinden.	Natuurvriendelijke verlichting wordt meegenomen in het contract richting de aannemer.
LTO Noord - 99	1	De omgeving van het plangebied is van groot belang voor de agrarische sector. De ontsluiting van de wegen in de nabijheid van de N35 zijn daarom van groot belang. Het gaat hier met name om een goede en directe ontsluiting van het landbouwverkeer. Indiener maakt zich zorgen over de inrichting van de tunnel bij de Vossenbosweg. Het OTB verschaft onvoldoende inzichten op basis van welke criteria er rekening gehouden wordt bij het ontwerp van de tunnel met de toegankelijkheid voor het landbouwverkeer. Indiener vindt dat landbouwvoertuigen onbelemmerd moeten kunnen passeren. Indiener vindt het van belang om juist in deze fase van het ontwerp zijn zorgen kenbaar te maken en indiener te betrekken bij de verdere procesgang en dimensionering van de tunnel.	De tunnel op de Vossenbosweg wordt aan één zijde verlengd en niet volledig vernieuwd. Uitgangspunt is dat het huidig dwarsprofiel gehandhaafd blijft en wordt doorgezet in het nieuwe deel. De tunnel blijft hiermee toegankelijk voor landbouwverkeer.
CUMELA Nederland - 100	1	Voor de bedrijven waarvan de indiener de belangen behartigt is het van belang dat de ontsluiting van hun bedrijfslocaties, ontsluitingsroutes en aanliggende landbouwpercelen voor het	De maatvoering van diverse wegen in het wegontwerp is weergegeven op TB-kaarten en principe dwarsprofielen. Het ontwerp van het onderliggend

		landbouwverkeer gewaarborgd blijft. Voor een veilige afwikkeling van het verkeer over de onderliggende wegen, waarover het landbouwverkeer met ander langzaamrijdend verkeer, zoals fietsers en bromfietzers, dienen deze wegen voldoende breed te zijn. Het is indiener niet duidelijk wat de afmetingen zijn van de nieuw aan te leggen wegen en van de nieuwe ongelijkvloerse kruisingen. Indiener wordt hierover graag nader geïnformeerd en is graag bereid mee te werken aan eventueel nader overleg hierover.	wegennet is afgestemd op geldende ontwerprichtlijnen waarin rekening is gehouden met landbouwverkeer in combinatie met langzaam verkeer. Deze ontwerpen zijn afgestemd met de wegbeheerders gemeenten Wierden en Hellendoorn. De wegen worden niet smaller uitgevoerd dan de huidige situatie.
CUMELA Nederland - 100	2	Indiener stelt, op basis van afmetingen (land)bouwoertuigen en CROW-richtlijnen, een breedte van de asfaltverharding van 5,5 meter van de nieuw aan te leggen wegen met tweerichtingsverkeer en aan weerszijden een bermverharding van 0,5 meter voor. Hiermee voldoen volgens indiener de wegen aan de Handreiking landbouwverkeer bubeko van het CROW.	Het uitgangspunt voor alle erftoegangswegen is 6,0 meter rijbaanbreedte zonder bermverhardingen.
CUMELA Nederland - 100	3	Indiener verneemt graag of de bestaande spoortunnel intact blijft en verlengd wordt of dat er een compleet nieuwe tunnel komt, ook onder het spoor.	Huidige spoortunnel blijft gehandhaafd en wordt verlengd.
CUMELA Nederland - 100	4	Indiener verneemt graag wat de afmetingen van de nieuwe (verlengde) tunnel in de Vossenbosweg wordt en of deze geschikt is voor ontheffingsplichtige landbouwoertuigen van 3,5 meter breed en 4,20 meter hoog.	De doorrijhoogte van de tunnel Vossenbosweg is 4,20 m. De breedte tussen de twee keermuurtjes bij de verhoogde fietsvoorziening is 5,50 meter. Deze onderdoorgang is dus geschikt voor ontheffingsplichtige landbouwoertuigen.
CUMELA Nederland - 100	5	Indiener verneemt graag of er rekening wordt gehouden met de gevolgen van verlenging van de tunnel in de Vossenbosweg en wat de eventuele maatregelen zijn om verkeersonveilige situaties te voorkomen. Bij verlenging zal het zicht door de tunnel nog meer beperkt worden dan nu al het geval is. Te meer daar volgens de ontwerptekening de verlengde tunnel straks een bocht maakt. Indiener draagt een verkeersregelinstantie als oplossing aan.	De suggestie van indiener (verkeersregelinstantie) wordt overgenomen als veiligheidsmaatregel. Dit is een wijziging ten opzichte van het OTB.
CUMELA Nederland - 100	6	Indiener behoudt zich het recht voor wederom om de zienswijze eventuele nog nader aan te vullen en toe te lichten. Indiener wordt graag betrokken bij eventueel nader overleg omtrent de ongelijkvloerse kruisingen en nieuw aan te leggen ontsluitingswegen het tracégebied N35 Nijverdal-Wierden, welke het landbouwverkeer treffen.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
Landschap Overijssel - 101	1	Indiener richt zich in de zienswijze op het traject Regge t/m Wierdense Veld. Met de aanleg van het ecoduct is indiener erg content. Voor een goede inpassing van de N35 in de bestaande situatie is het volgens indiener echter cruciaal dat er sprake is van een kwalitatieve inpassing	Er vindt afstemming plaats met Landschap Overijssel over genoemde zaken.

		met voldoende mitigerende en/of compenserende maatregelen. Indiener draagt in de zienswijzen enkele voorstellen aan om de inpassing te verbeteren.	
Landschap Overijssel - 101	2	Ter plaatse van het Reggedal met haar nevengeul zijn in het OTB nieuwe geluidsschermen bovenop de bestaande geluidswal voorzien. Ten aanzien van de schermkeuze verzoekt indiener om geen doorzichtige schermen te plaatsen teneinde vogelsterfte te voorkomen. Ten behoeve van het behoud van het fraaie beeld vanuit het Reggedal verzoekt indiener om de buitenzijde van de geluidsschermen landschappelijk in te passen met struweel op en tegen het talud.	De geluidsschermen op de bestaande geluidwal worden niet transparant uitgevoerd. De dichte geluidsschermen worden waar voldoende ruimte is aan de bewonerszijde voorzien van beplanting. De locaties worden benoemd in het landschapsplan..
Landschap Overijssel - 101	3	Ter plaatse van de Baron van Sternbachlaan is in het OTB een ongelijkvloerse kruising voorzien waarbij de N35 verhoogd wordt aangelegd. Dit heeft volgens indiener grote negatieve gevolgen (met name licht en geluid) op indieners natuurterreinen aan de noordzijde van de N35. Indiener is van mening dat de Baron van Sternbachlaan verlaagd aangelegd moet worden.	Een verlaagde ligging ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan komt overeen met het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht. De effecten op natuur zijn omschreven in paragraaf 4.2 'ecologie' van deze Nota van Antwoord.
Landschap Overijssel - 101	4	Door de "Werkgroep Baron van Sternbachlaan" is een alternatief ontwerp voorgedragen waarbij de Baron van Sternbachlaan verdiept wordt aangelegd en de N35 op maaiveldhoogte gehandhaafd kan blijven. Voor deze oplossing is volgens indiener breed maatschappelijk en politiek draagvlak. Ook indiener ondersteunt dit alternatief van harte.	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 28 in paragraaf 7.3. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
Landschap Overijssel - 101	5	Ter hoogte van de op- en afrit naar de Burgemeester H. Boersingel is in het OTB een ongelijkvloerse kruising voorzien waarbij de N35 verhoogd wordt aangelegd. Dit heeft volgens indiener een grote negatieve impact op de kwaliteit van het Wierdense Veld. Zo heeft de kraanvogel inmiddels een aantal jaar succesvol gebroed in het Wierdense Veld en het is daarmee essentieel dat de rust voor de kraanvogel ook in de toekomst wordt gewaarborgd. Indiener verzoekt om dit in het deelrapport natuur (paragraaf 3.3.1) toe te voegen in de beschrijving van de karakteristiek en instandhoudingsdoelen voor het Wierdense Veld.	Er is geen sprake van wezenlijke negatieve effecten op het Wierdense Veld en de daar aanwezige vogels.
Landschap Overijssel - 101	6	Door de verbreding van de N35 vervalt de bosstrook en door de verhoogde ligging van de N35 verliest ook het spoortalud haar functie als geluidswal. Dit heeft volgens indiener desastreuze gevolgen voor de Natura 2000 kernopgave én de belevingswaarde van	Uit het geluidsonderzoek blijkt dat de geluidsbelasting in het Wierdense Veld nagenoeg ongewijzigd blijft en deels zelfs iets afneemt. Er is dus geen sprake van een significante toename van geluidsbelasting.

		<p>het Wierdense Veld. Naast verstoring door geluid is verstoring door licht een belangrijk aspect. Indiener verzoekt de effectbeoordeling op het onderwerp 'verstoring' (paragraaf 3.4.2) in het deelrapport natuur hierop aan te passen.</p>	<p>Voor het negatieve effect van licht is bij het plan een mitigerende maatregel voorzien die dit opheft. Deze maatregelen zijn terug te vinden in het TB, bij het onderdeel natuur en zullen ook nog in het kader van de aan te vragen vergunningen/ ontheffingen (Wet natuurbescherming) worden geborgd.</p> <p>Het natuuronderzoek en/of MER wordt niet aangepast naar aanleiding van de zienswijze.</p>
Landschap Overijssel - 101	7	<p>Indiener dringt er op aan om in het OTB mitigerende en/of compenserende maatregelen te treffen om de negatieve effecten te voorkomen, danwel te beperken.</p>	<p>In het plan is een pakket aan maatregelen opgenomen om negatieve effecten op natuur tegen te gaan. Deze maatregelen zijn terug te vinden in het TB, bij het onderdeel natuur en zullen ook nog in het kader van de aan te vragen vergunningen/ ontheffingen (Wet natuurbescherming) worden geborgd.</p>
Landschap Overijssel - 101	8	<p>Indiener vraagt om in de uitvoeringsfase (in het ecologisch werkprotocol) rekening te houden met het voorkomen van verstoring van de broedende kraanvogels in het Wierdense Veld (periode juni/juli).</p>	<p>In het Tracébesluit is dit in algemene zin reeds beschreven. Het opstellen van een ecologisch werkprotocol is een wettelijke voorwaarde aan het in de uitvoeringsfase op te stellen werkprotocol/uitvoeringsplan.</p>
Landschap Overijssel - 101	9	<p>Door de "Werkgroep Baron van Sternbachlaan" is voorgedragen om langs het gehele tracé van Regge t/m Wierdense Veld aan beide zijden geluidsschermen (in combinatie met zonnepanelen) van 4m hoog te plaatsen. Deze geluidsschermen voorkomen eveneens verstoring door licht en beweging. Indiener ondersteunt dit voorstel en verzoekt aanvullend om de buitenzijde van de geluidsschermen landschappelijk in te passen met struweel.</p>	<p>De toepassing van geluidmaatregelen wordt bepaald met het doelmatigheidscriterium. Voor uitleg hierover zie paragraaf 3.1.2. van deze Nota van Antwoord en het akoestisch onderzoek.</p> <p>In de planvoorbereidingsfase worden duurzame kansen i.r.t. klimaatdoelstellingen van Rijkswaterstaat en stakeholders onderzocht en daar waar mogelijk meegenomen in de aanbestedingsprocedure.</p> <p>In het landschapsplan is de landschappelijke inpassing van de N35 uitgewerkt. Waar mogelijk worden de geluidsschermen ingepast met een kruidenrijke berm, struweel en bomen. Aan de noordzijde is dit niet overal mogelijk. Door de gebundelde ligging met het spoor is er tussen het spoor en de weg geen ruimte voor beplanting. Hier vormt bestaande beplantingen tussen de Kruidenwijk / Wierdens veld en het spoor en de N35 (erfbepanting, kavelgrensbepanting, wegbeplanting en bossages) vanuit verschillende perspectieven een voorgrond voor het talud van het spoor en de N35. Over een relatief kort gedeelte, van km 36.28 tot km 36.45 ontbreekt een dergelijke beplanting op de voorgrond.</p>

			In de avondsituatie zullen de lampen van de auto's vooral in beide rijrichtingen van de N35 schijnen. Vanuit de omgeving, ten noorden van het spoor en de N35, zal de lichthinder door de tussenliggende bovengenoemde bestaande beplantingen enigszins verminderd worden. Aan de zuidzijde wordt licht tegengehouden door de geluidschermen en de beplantingen langs de N35.
Landschap Overijssel - 101	10	In beginsel ligt er een goed ontwerp voor de inrichting van het ecoduct en aangrenzende ecozone. Het valt indiener echter op dat in het ontwerp geen heide is ingetekend. Indiener adviseert om dit wel te doen en daarbij de ontwikkeling van heide op het ecoduct en in de ecozone te stimuleren door heideplagsel te verspreiden.	De suggestie van indiener om heide mee te nemen in het ontwerp van het ecoduct wordt bij de nadere uitwerking van het ecoduct meegenomen.
Landschap Overijssel - 101	11	Om te voorkomen dat de hele verbindingzone dichtgroeit met bos adviseert indiener om niet al het geprojecteerde bos daadwerkelijk in te planten maar door middel van beheer te bepalen waar bosopslag een kans krijgt om groot te worden.	De precieze inrichting van het ecoduct, de aangrenzende ecozone en overige groenstructuren (zoals struweel en boomgroepjes/solitairen) wordt door de aannemer uitgewerkt in een Richting gevend Inrichtingsplan, in samenspraak met en goedkeuring van Landschap Overijssel, gemeente Hellendoorn en landgoed Notterveld (zuidzijde) en gemeente Wierden (noordzijde).
Landschap Overijssel - 101	12	Indiener ziet kansen om qua aanplant te werken met struweel, mede als natuurlijke begeleiding/barrière door het toepassen van Meidoorn/sleedoorn. Lokaal aangevuld met aanplant van boomgroepjes/solitairen. Om dit vorm te kunnen geven verzoekt indiener om in het deelrapport natuur ten behoeve van TB op te nemen dat de finetuning van de ecozone door indiener zal plaats vinden in samenspraak met de gemeente Hellendoorn.	
Landschap Overijssel - 101	13	Om de functionaliteit van het ecoduct te optimaliseren is het borgen van voldoende rust belangrijk. Aandachtspunt bij zuidelijke aanlanding is dat de ecozone aan de westzijde wordt voorzien van een geluidswal ter afscherming van het bedrijventerrein Lochter III. Aan de noordzijde is het zeer wenselijk dat alle bebouwing aan de voet van het ecoduct wordt verwijderd.	Dit wordt nader uitgewerkt in het op te stellen inrichtingsplan. Landschap Overijssel wordt hierbij betrokken. Provincie Overijssel (aankoper gronden ten noorden van ecoduct) overweegt de bebouwing aan de noordzijde van het ecoduct te verwijderen.
Landschap Overijssel - 101	14	In aansluiting op het ecoduct worden rasters geplaatst om verkeersslachtoffers te voorkomen en fauna naar het ecoduct te geleiden. Indiener adviseert om het raster aan de westkant van de noordelijke aanlanding verder door te trekken om fauna vanuit het Wierdense Veld te stimuleren het ecoduct te benutten. Bij de zuidelijke aanlanding adviseert indiener om het raster ten westen van de zuidelijke aanlanding door te trekken tot onderlangs Lochter III tot aan de Burgemeester H. Boersingel. Om te voorkomen dat fauna vanaf de zuidzijde komend via de Lochter III alsnog de N35	Hierover zal na het vaststellen van het Tracébesluit door Rijkswaterstaat overleg plaatsvinden met de betrokkenen. De suggesties zijn bespreekbaar. Rijkswaterstaat committeert zich bij de lengte van de raster aan de 'Leidraad Faunavoorzieningen bij Infrastructuur', zoals opgesteld door het MJPO (juni 2013). Hierin staat de minimale afstand van 500 meter expliciet vermeld voor de geleiding van grofwild langs rasters.

		kan bereiken maar juist richting ecoduct wordt geleid.	
Landschap Overijssel - 101	15	In paragraaf 4.5.3 van het deelrapport natuur ten behoeve van TB staat de compensatieopgave uitgewerkt. Hierbij wordt 3,7 hectare gerealiseerd ten noordwesten van het Wierdense Veld (prinsendijk). De natuur- en landschapswaarde van deze wijze van compenseren is volgens indiener echter gering. Indiener ziet kansen om de compensatieopgave te spreiden over het Reggedal en daarmee gezamenlijk de hoogst mogelijke natuur- en landschapswaarden te realiseren. Indiener verzoekt dan ook om in het OTB te benoemen dat in overleg met indiener (met verwijzing naar de succesvolle samenwerking voor het combiplan in Nijverdal) de invulling van de boscompensatie nader wordt vormgegeven en elders in het gebied kan plaatsvinden in de vorm van bosjes en landschapselementen, zonder dat hierbij de kwantitatieve compensatieopgave van Rijkswaterstaat in het geding komt.	In het Tracébesluit is het noodzakelijk om de benodigde natuur- en boscompensatie vorm te geven. Hiermee is de compensatie juridisch geborgd, hoewel de genoemde 3,7 ha buiten het plangebied van het TB ligt. Ecologisch gezien is het mogelijk om hier van af te wijken. Rijkswaterstaat staat open voor het overleg om samen met gemeente en terreinbeheerder te bekijken of dit deel van de compensatie eventueel ook op een andere wijze vormgegeven kan worden. De oppervlakte en ecologische functionaliteit moeten dan wel minimaal hetzelfde zijn als de voorgestelde locatie ten noordwesten van het Wierdense Veld.
Stichting "De Katoelenkiekers" - 107	1	Indiener vat samen wat er ontbreekt in het OTB/MER. In het Deelrapport Natuur is onderzoek gedaan in het plangebied naar de jaarrond beschermde verblijfplaatsen van o.a. Kerkuil, Steenuil, Havik en Buizerd. Op blz. 41 onder 2.2.6 (Broedvogels, vaste verblijfplaatsen) wordt aangegeven dat steenuilen in boomholtes of gebouwen broeden. Tevens wordt in het Deelrapport Natuur op blz. 60 onder 2.3.5 (Broedvogels, vaste verblijfplaatsen) aangegeven dat van de kerkuil en steenuil geen verblijfplaatsen zijn aangetroffen binnen het plangebied. Effecten op verblijfplaatsen zijn daarom uitgesloten. De steenuilen zullen incidenteel wel in het plangebied foeragerend voorkomen, maar dit vormt gezien de ligging van het territorium en de resultaten van het onderzoek in 2017 geen essentieel leefgebied. Bovenstaande conclusies kunnen volgens indiener niet kloppen met de gegevens waarover indiener beschikt. Binnen het plangebied hangen een groot aantal door indiener geplaatste- en onderhouden nestkasten als verblijf/schuilplaats en broedgelegenheid voor de steenuil en enkele kasten ten behoeve van de kerkuil.	De conclusies zijn gebaseerd op onderzoeken die in de periode 2007-2017 zijn uitgevoerd en op de gegevens in de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). Het soortgericht onderzoek in het plangebied is uitgevoerd conform de soortenstandaarden (RVO, 2014) en kennisdocumenten (BIJ12, 2017), door ter zake kundige specialisten van Tauw.
Stichting "De Katoelenkiekers" - 107	2	Indiener beoogt de belangenbehartiging van natuur en landschap in het algemeen en het bevorderen van het onderzoek en de bescherming van alle inheemse uilen in de gemeente Wierden, Twenterand, Almelo en Rijssen-Holten in het bijzonder. De	Op basis van het deelrapport natuur ten behoeve van TB is er geen sprake van een grote aantasting van bestaande territoria van uilen. Het deelrapport natuur ten behoeve van TB is gebaseerd op soortgericht onderzoek naar uilen conform de

		<p>stichting is al vanaf 2004 actief met de bescherming van deze kwetsbare diersoorten.</p> <p>Indiener wordt als belangenbehartiger geraakt doordat de aanleg van de N35 Nijverdal - Wierden ervoor zorgt dat een groot aantal uilen een verblijf/schuilplaats en broedgelegenheid buiten het plangebied zal zoeken waarvoor nestgelegenheid op dit moment ontbreekt.</p>	<p>soortenstandaarden (RVO, 2014) en kennisdocumenten (BIJ12, 2017), uitgevoerd in 2017 door ter zake kundige specialisten van Tauw. Hierbij zijn alleen exemplaren van steenuil en kerkuil aangetroffen. In het deelrapport natuur ten behoeve van TB wordt het voorkomen van deze soorten.</p>
Stichting "De Katoelenkiekers" - 107	3	<p>Indiener heeft gekeken naar het aantal kasten/territoria binnen 1 km van de weg omdat daarbinnen verstoring optreedt. De gegevens waarover indiener beschikt tonen aan dat een 35 tal territoria binnen de invloedssfeer van de weg ligt en dus zal worden vernietigd door de aanleg van de weg, dan wel verstoord na ingebruikname van de weg door het verkeerslawaaï en licht. Hoewel niet alle 35 territoria direct beïnvloed zullen worden zal naar verwachting het aantal verkeersslachtoffers met name onder jonge steenuilen en kerkuilen toenemen. Indiener heeft de coördinaten van de 35 kasten/territoria opgesomd.</p>	<p>Er is geen sprake van een invloedssfeer van 1 km aan weerszijden van de weg. Het geluidseffect ontbreekt of is zeer klein. Andere negatieve effecten, zoals lichtverstoring of de kans op aanrijdingsslachtoffers zijn beperkt tot de directe omgeving van de weg en worden effectief gemitigeerd door de in het Tracébesluit opgenomen mitigerende maatregelen.</p> <p>In de onderzoeksfase van het plan is getracht gegevens in te winnen via de lokale uilenwerkgroep. Dit is echter niet gelukt. Rijkswaterstaat zal alsnog contact opnemen met de uilenwerkgroep om gegevens over aanwezige uilen te controleren om hiermee in het uitvoeringstraject rekening te kunnen houden.</p>
Provincie Overijssel, Gedeputeerde Staten - 109	1	<p>Om tot de verbreding te komen is in 2015 een bestuursovereenkomst gesloten tussen het Rijk en de regionale partners, waarin afspraken zijn vastgelegd voor de planstudiefase en de realisatiefase. Indiener is blij met de snelle voortgang van het proces en de goede samenwerking met partners uit de bestuursovereenkomst.</p> <p>Met betrekking tot de maatregelen ter bescherming van de grondwaterkwaliteit verzoekt indiener om in het definitieve Tracébesluit expliciet op te nemen, dat er in het intrekgebied van het waterwingebied Wierden geen netto toename mag zijn van de risico's voor de grondwaterkwaliteit. In het grondwaterbeschermingsgebied dient er een netto afname te zijn in de risico's voor de grondwaterkwaliteit. Daartoe dient, naast het water van de weg en de middenberm, ook het water uit de buitenberm van de hoofdrijbaan van de N35 binnen het grondwaterbeschermingsgebied, over een breedte van 6 meter langs de weg, afgevoerd te worden tot buiten het grondwaterbeschermingsgebied. Deze eisen vinden hun grondslag in de Overijsselse omgevingsverordening.</p>	<p>Naar aanleiding van deze zienswijze heeft overleg met de provincie Overijssel plaatsgevonden over de uitgangspunten en uitwerking van het omgaan met het bermwater in het grondwaterbeschermingsgebied. In het waterhuishoudingsplan is expliciet opgenomen dat vanuit beleid het uitgangspunt is dat er geen netto toename mag zijn van risico's in het intrekgebied en dat er in het grondwaterbeschermingsgebied een netto afname van risico's moet zijn. Er zijn maatregelen om dit te bewerkstelligen, zoals het afvoeren van wegwater en bermwater. Deze maatregelen worden in het besluit opgenomen.</p>

Provincie Overijssel, Gedeputeerde Staten - 109	2	<p>Indiener geeft aan dat, zoals met de projectorganisatie van Rijkswaterstaat is afgesproken, over de wijze waarop dit in de uitvoeringsfase gerealiseerd zal worden nog nadere afstemming plaatsvindt.</p> <p>Indiener vertrouwt erop dat indieners wensen meegenomen worden bij het opstellen van het definitieve Tracébesluit.</p>	<p>Naar aanleiding van deze zienswijze zijn er overleggen geweest met de provincie Overijssel over de uitgangspunten en uitwerking van het omgaan met het bermwater in de er in het grondwaterbeschermingsgebied.</p> <p>In het besluit is expliciet opgenomen dat er geen netto toename mag zijn van risico's in het intrekgebied en dat er in het grondwaterbeschermingsgebied een netto afname van risico's moet zijn. Hierbij is opgenomen dat ook het bermwater van de buitenberm afgevoerd wordt.</p>
---	---	--	---

7.3 Beantwoording zienswijzen privépersonen

ID	Punt	Zienswijze (samenvatting)	Beantwoording
1	1	Indiener stelt dat er in de openbaar gemaakte stukken een groep verkeersdeelnemers ontbreekt. Dit betreft ruiters, zowel paarden- als ponyruiters, die individueel of in groepsverband en de menners, die een wagen achter paard of pony spannen en zodoende aangespannen gebruik maken van de weg (ook hier geldt, zowel individueel, groeps- of clubverband).	De oversteekbaarheid in de plansituatie is vergelijkbaar met de huidige situatie. Ruiters kunnen gebruik maken van het onderliggende wegennet en de N35 kruisen bij de Baron van Sternbachlaan, tunnels Vossenbosweg en Westerveenweg, Nijverdalsestraat en Stegeboersweg.
1	2	Indiener laat weten dat er ruiterroutes bestaan van Ommen naar Diepenheim, waar je op de een of andere manier de mogelijkheid moet hebben om de weg over te steken. De Menvereniging De Helderse Voerluu uit Hellendoorn organiseert meerdere aangespannen ritten per jaar en ook zij willen graag de mogelijkheid hebben om van Hellendoorn naar Nijverdal te kunnen. Zij hebben daarbij een goede en veilige oversteekplaats of tunnel nodig.	Door de aanleg van de nieuwe N35 worden alle kruisingen ongelijkvloers. Ruiters en menners kunnen gebruik maken van het onderliggende wegennet en op een veilige manier van Hellendoorn naar Nijverdal rijden via de Baron van Sternbachlaan.
1	3	Indiener stelt dat de gemeente Hellendoorn claimt een toeristische gemeente te zijn, maar dan moet de gemeente oog hebben voor alle vormen van recreatie. Dus naast wandelen en fietsen ook de paardensport. Indiener vreest als dit niet gedaan wordt dat het paardentoerisme in zijn geheel verdwijnt naar Drenthe.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen. Ten aanzien van standpunten van de gemeente Hellendoorn kan indiener zich richten tot deze gemeente.
1	4	Indiener leest in de krant Tubantia dat rolstoelgebruikers en scootmobielers ook graag een oversteekplaats willen zien op de N35 want voor hen is de fietsbrug geen optie. Wellicht kan er in gezamenlijkheid een oplossing worden gevonden, voor zowel de gehandicapten als voor de paardensporters.	Rolstoelgebruikers en scootmobielers maken buiten de bebouwde kom gebruik van fietspaden en/of erftoegangswegen. Rolstoelgebruikers en scootmobielers kunnen de N35 in de nieuwe situatie ongelijkvloers kruisen op maaiveldniveau bij de Baron van Sternbachlaan, Nijverdalsestraat en Stegeboersweg. Daarnaast is diezelfde mogelijkheid er nog ter plaatse van de onderdoorgangen Westerveenweg en Vossenbosweg, waar de rolstoelers/scootmobielers wel te maken

			krijgen met hellingen van 4 tot 5%.
2	1	Indiener stelt dat als toch de hoogte ingegaan wordt met heel wat viaducten, de onderdoorgangen ook een flink stuk breder kunnen, met groenstroken van 10 a 20 meter aan weerszijden. Mogelijk met wat ondiep water, dat trekt dieren aan. Dat biedt allerlei klein en middelgroot lopend gedierte heel wat extra mogelijkheden de andere kant te bereiken betoogt indiener.	De al voorziene eco-duikers en vooral het ecoduct bieden voldoende mogelijkheden voor kleine en middelgroot fauna om de N35 te passeren. Dit is onderbouwd in het deelrapport natuur ten behoeve van TB, waarin beschreven is hoe deze duikers en het ecoduct zijn aangepast op de doelsoorten. De realisatie van extra groenstroken is voor de doelsoorten van de onderdoorgangen niet noodzakelijk om de barrièrewerking van de weg op te heffen.
2	2	Het komt indiener wat onlogisch voor dat er een ecoduct-over-een-weg-tussen twee viaducten-onder-de-weg-door komen. Voor het hoogste dier hoeft je ook maar een tunnel te hebben van 2 a 2.5 meter hoog. Een ecoduct moet minstens 5 meter hoog zijn. Een beetje de omgekeerde wereld.	Een tunnel functioneert niet voor alle doelsoorten even goed als een ecoduct. Dat geldt onder meer voor vogels, dagvlinders en reptielen en tot op zekere hoogte voor vleermuizen. Daarnaast is een tunnel, die voor de ecologische functionaliteit voor alle doelsoorten een zeer forse afmeting zou moeten krijgen, ook lastig inpasbaar vanwege de verwachte negatieve invloed op het grondwatersysteem van het Wierdense Veld.
2	3	Hier en daar een dassentunnel lijkt indiener ook goed - die zijn ook heel laag en werken goed en ook daar kan heel wat klein gesnor doorheen. Is het te lang donker voor een dier dan stelt indiener voor om eventueel ter plekke de twee rijbanen ook van elkaar gescheiden worden voor wat licht onderweg voor de dieren.	
4	1	Indiener is het vertrouwen in de werkwijze van de Rijksoverheid en met name RWS kwijt.	Het is vervelend te vernemen dat indiener het vertrouwen in de overheid en RWS kwijt is.
4	2	Indiener stelt dat er in eerste instantie sprake was van verbreding, niet van verlegging.	Er is sprake van beide; de nieuwe N35 wordt verbreed van 2x1 naar 2x2 rijstroken, daarnaast wordt de nieuwe N35 deels verlegd, naast de spoorlijn Zwolle - Wierden. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.
4	3	Indiener stelt dat op indieners vraag tijdens een van de bijeenkomsten over geluidsoverlast die aan indieners kant van de spoorlijn (Schietaanweg en Meijerinksberg) zou ontstaan, geantwoord werd dat daar wettelijke regels voor zijn en dat deze bij overschrijding zouden worden opgelost door b.v. een geluidsscherm.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Ondanks toename van de geluidbelasting vanwege het project en optreden van geluidbelastingen boven de voorkeurswaarde van 50 dB van de Wet milieubeheer blijft de absolute geluidbelasting ruim onder de maximale waarde van 65 dB. De geluidbelasting kan hierdoor nog als acceptabel beoordeeld worden.
4	4	Indiener was zeer geschrokken van de brief van 30 november jl. en de bijbehorende USB card. 23 woningen aan de Schietaanweg en Meijerinksberg komen door de Noordelijke Variant ruim boven de 50 db (de rest zit er net onder), terwijl er geen geluidsbeperkende maatregelen zijn opgenomen. De informatieavond op 13 december jl. heeft indiener ook niet nader gerust gesteld. We blijven dan ook nog met een aantal vragen zitten en vragen ons af of we wel gehoord worden.	Daarnaast is voor de woningen aan de Schietaanweg en Meijerinksberg de woningdichtheid te gering en de hoogte van de geluidbelasting op de woningen te laag (ondanks de toename van de geluidbelasting vanwege het project) voor een financieel doelmatige akoestisch zinvolle maatregel.

4	5	De berekende decibel is een gemiddelde. Wat staat ons te wachten als maximaal vraagt indiener zich af.	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. en 3.1.2. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.</p> <p>De Wet milieubeheer kent geen normen voor de maximale geluidbelasting. In het akoestisch onderzoek worden piekgeluiden dan ook niet beschouwd.</p> <p>De geluidbelasting van wegverkeer is een gemiddelde geluidbelasting over het etmaal. Hierin is een toeslagfactor voor de avond (5dB) en nachtperiode (10dB) verrekend. De gemiddelde geluidbelasting is gebaseerd op jaargemiddelde verkeersintensiteiten en jaargemiddelde meteocondities.</p> <p>Piekgeluiden tijdens de spits zijn hierin verdisconteerd. Omdat het een gemiddelde etmaalwaarde betreft, zal tijdens de ochtend- en avondspits een hogere geluidbelasting optreden dan de berekende geluidbelasting maar in de tussentijdse periodes een lagere geluidbelasting. Er wordt niet getoetst op deze piekgeluiden maar op de gemiddelde etmaalwaarde. Wat de maximale geluidniveaus zijn (huidig) en worden (toekomst) is op basis van het onderzoek helaas niet te zeggen.</p>
4	6	Er komen wel geluidsschermen aan de andere zijde van weg, terwijl daar minder woningen staan. Voor indiener zou een scherm financieel ondoelmatig zijn. Dit was toch bij verlegging van de weg in te calculeren?	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
4	7	De RWS medewerker op de informatieavond vertelde indiener dat een scherm € 750,- per m2 kost. Er zijn toch nog wel andere goedkopere schermen mogelijk?	Voor de afweging van maatregelen wordt het doelmatigheids criterium gehanteerd. Hierbij wordt gerekend met een puntensysteem en niet met daadwerkelijke geldbedragen. Het doelmatigheids criterium werkt niet met echte kosten van maatregelen in euro's, maar met fictieve maatregelkosten. Dit is gedaan omdat het 'budget' en de benodigde investeringen enkel rekeneenheden zijn om na te gaan of een maatregel financieel doelmatig is. Deze maatregelkosten zijn wel gebaseerd op werkelijke maatregelkosten in een groot aantal projecten. In de maatregelkosten zijn ook de kosten voor instandhouding verwerkt. Op die manier kan een integrale doelmatigheidsafweging worden gemaakt van de totale investeringskosten (aanleg, onderhoud en vervanging) van een maatregel. De werkelijke kosten van de te treffen maatregel zijn daarom bij de afweging van de doelmatige maatregelen niet relevant.
4	8	Volgens dezelfde RWS medewerker heeft een geluidswal (goedkoper) geen zin en beperkt deze de geluidsoverlast niet. Volgens RWS eigen website heeft zo'n wal wel effect. www.wiehoortwatwaar.nl . Een geluidswal kan misschien gemakkelijker gerealiseerd worden.	Op basis van de Regeling geluid milieubeheer en het Besluit geluid milieubeheer is een akoestisch zinvolle overdrachtsmaatregel voor de woningen in de omgeving van de Meijerinksberg financieel niet doelmatig. Omdat de afstand tussen de woningen aan de Meijerinksberg en omgeving tot de N35 relatief groot is, zal een geluidwal van 2 meter hoog en circa 1000 meter lang voor de woningen aan de Meijerinksberg maximaal 1 dB geluidreductie opleveren, wat niet of

			nauwelijks waarneembaar is. Voor een duidelijk merkbaar verschil zal voor deze locatie een geluidwal minimaal 4 meter hoog moeten zijn. Op locaties waarbij een (groep) woningen dicht op de weg gelegen is, kan een wal van 2 meter een hogere geluidreductie opleveren. Het effect van een geluidwal is dan ook afhankelijk van de hoogte, lengte en positie ten opzichte van de woning en weg en verschilt derhalve per locatie.
4	9	Omdat er aan de overkant van de weg wel schermen worden geplaatst is indiener bevreesd voor weerkaatsing. Met name ook omdat er vaak een westenwind waait. RWS medewerker vertelde daar niet bezorgd over te zijn omdat de schermen absorberend zijn. Volgens RWS eigen website is dit echter maar deels het geval, dus zal er nog wel een cumulatie zijn. Voor alle 39 woningen in dit gebied zal het geluid dus dankzij RWS toenemen.	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p> <p>Schermen worden absorberend uitgevoerd, maar zijn inderdaad niet 100% absorberend. Gezien de beperkte hoogte van de schermen aan de overzijde van de weg (1 tot 2 meter hoog) en de afstand van de woningen aan de Meijerinksberg en Schietbaanweg tot de N35 is de reflectie minimaal en zal deze niet tot een significante verhoging van de geluidbelasting leiden.</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en hoe hier met weersomstandigheden rekening is gehouden.</p>
4	10	Indiener vraagt zich af hoe te bewerkstelligen dat RWS aan de eisen van de wet milieubeheer voldoet en er voor zorgt dat het geluid voor deze woningen niet boven de 50db uitkomt.	Het project voldoet aan de wettelijke eisen. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting, die in gevallen boven de 50 dB mag uitkomen, maar in principe niet boven de 65 dB.
4	11	De belangen van de hele wijk worden over het hoofd gezien. Het geluidsniveau zal in 23 woningen te hoog worden, namelijk boven de 50 dB.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.
4	12	Belangen van ca. 39 woningen (allemaal rustzoekers, schietbaanweg/meijerinksberg) wordt over het hoofd gezien vindt indiener.	Bij het nemen van een tracébesluit dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich te houden aan de wettelijke regelingen die daarop van toepassing zijn. Het gaat daarbij o.a. om de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt, zoals voor elk besluit de Algemene wet bestuursrecht, waarin o.a. algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn opgenomen. Als het noodzakelijk is om te voldoen aan wettelijke normen, is de minister gehouden de daartoe benodigde maatregelen te nemen. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35.

4	13	<p>Indieners wonen in de genoemde woningen (Schietaanweg/Meijerinksweg). Indieners willen daarom extra geluidswerende maatregelen, aan de noordelijke kant (aan de kant van de Schietaanweg/ het spoor). Als dat gebeurt zijn indieners tevreden. Dit zou financieel niet haalbaar zijn, maar indieners en RWS/gemeente krijgen dan te maken met planschade en waardevermindering (WOZ), waar ook kosten aan verbonden zijn.</p>	<p>Voor het bepaling of geluidswerende maatregelen getroffen kunnen worden, is een doelmatigheidsafweging van toepassing die is opgenomen in de regelgeving behorend bij de Wet geluidhinder/Wet milieubeheer. Voor de woningen van indiener (onderdeel uitmakend van de woningen aan de Schietaanweg/ Meijerinksberg) is het financieel niet doelmatig om overdrachtsmaatregelen te treffen. De geluidbelasting op deze woningen is in de projectsituatie, ondanks de toename in de geluidbelasting, te gering om voldoende budget aan reductiepunten te genereren voor een akoestisch zinvolle financieel doelmatige maatregel. Als er op basis van deze afweging geen of onvoldoende geluidswerende maatregelen kunnen worden getroffen, zal de geluidstoename worden betrokken bij de afwegingen rondom waardevermindering en schadevergoeding indien hiervoor een verzoek wordt ingediend.</p> <p>In hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 nader is ingegaan op waardevermindering.</p>
4	14	<p>Indiener wordt geraakt door geluidsoverlast. Door de weg gaat het geluidsoverlast omhoog van 46 dB (huidig) naar 54 dB na aanleg. Door de genomen maatregel van dun wegdek is dit teruggebracht tot 53 dB, maar door cumulatie met de spoorlijn wordt het weer 56 dB. Dit is ruim boven de streefwaarde.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p> <p>In de situatie voor wijziging van de N35 bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting circa 53 dB. De wijziging van de N35 veroorzaakt een toename van de geluidbelasting en zorgt er tevens voor dat het gecumuleerde geluidniveau na realisatie van het project toeneemt. De toename in gecumuleerde geluidniveau zal 3 dB bedragen. Voor cumulatie zijn er geen wettelijke toetswaarden.</p>
4	15	<p>In het waterwingebied tussen de N35 en indieners woning zitten een aantal natuurlijke verhogingen. Indiener hoopt dat deze vanzelfsprekend tijdens de aanleg in stand blijven.</p>	<p>Natuurlijke verhogingen binnen de grenzen worden aangepast voor zover dat nodig is voor het ontwerp van de N35, buiten de grenzen blijven deze gehandhaafd.</p>
4	16	<p>Op een aantal plekken naast de N35 staan compensatiebomen ingetekend. o.a. bij het trafohuisje naast het perceel Nijverdalsestraat 106a. Nu er waarschijnlijk toch zwart zand voor de aanleg van de weg vrijkomt kan deze dan gebruikt worden om van het vlakke gedeelte tussen de N35 en indieners woning een "natuurlijke" geluidswal te maken? Zo'n maatregel zal waarschijnlijk het geluid bij indieners 18 woningen verminderen?</p>	<p>Voor de bepaling of geluidswerende maatregelen getroffen kunnen worden, is een doelmatigheidsafweging van toepassing die is opgenomen in de regelgeving behorend bij de Wet geluidhinder/Wet milieubeheer. Hieruit blijkt dat dit geen noodzakelijke maatregel is die opgenomen moet worden in het Tracébesluit.</p>
5	1	<p>Indieners belichten de kruising Wierdensestraat met de Baron van Sternbachlaan. Het kruispunt dat er nu is, heeft verkeerslichten voor de fietsers. Halverwege de weg is er een opstelplek om de andere banen over te steken. De verkeerslichten staan heel</p>	<p>Het kruispunt Wierdensestraat - Baron van Sternbachlaan wordt aangepast. Daarbij wordt ook de verkeersregeling en fietsstructuur aangepast.</p>

		kort op groen. Te kort om op een normaal tempo veilig over te kunnen steken.	
5	2	Achter de woning ligt een talud van RWS. Het wordt niet onderhouden: het gras en onkruid staan hoog en woekert voort, ook in de tuin van indieners. Indieners moeten hun tuin nog aanleggen. Ze willen het deel van RWS ook wel onderhouden, maar daar moet wat tegenover staan: een financiële vergoeding bijvoorbeeld. Andere optie is dat RWS de grond zelf beter onderhoudt. Wat gaat RWS eraan doen? Het is nu een hondenuitlaatveld en het is overwoekerd met onkruid, wat voor indieners erg ongewenst is.	Indiener heeft de woning in 2017 gekocht van de Staat. De kadastrale grenzen zijn voorafgaand aan de verkoop aangepast ten behoeve van het project N35 Nijverdal - Wierden, waardoor onderhoud nog niet direct geregeld was. De betreffende grond van de Staat is inmiddels opgenomen in een onderhoudscontract.
5	3	Voor de woning ligt ook een stuk grond, tussen de B-weg en de Wierdensestraat. Deze groenstrook van ongeveer 50 m lengte wordt ook niet onderhouden. Indieners doen dit nu zelf samen met de buurman, maar dit is niet de bedoeling. Zij vragen daarom RWS om het onderhoud ook daar op te pakken.	Deze grond is in eigendom van de gemeente Hellendoorn. De kadastrale registratie dient op dit punt nog aangepast te worden.
5	4	Indiener merkt op dat een strook grond aan de voorzijde van de woning tegen de B-weg aan, ook van RWS zou zijn. Daarvan is ook de vraag: van wie is het en wie moet het onderhouden? Indieners onderhouden het nu zelf. Indieners hebben hierover naar RWS gemaild, maar hierop hebben ze nog geen antwoord gehad.	De kleine bermstrook tussen het perceel van indiener en de bedoelde weg is in eigendom van de gemeente Hellendoorn. De kadastrale registratie dient op dit punt nog aangepast te worden.
5	5	Indieners vragen zich af hoe de toekomstige situatie achter het huis wordt. Wat gebeurt er met de bomen? Wie ruimt de bladeren op? Met andere woorden: wie het doet het onderhoud van de nieuwe aanplant?	Het onderhoud van de nieuwe aanplant gebeurt door een aannemer die hiervoor opdracht krijgt van Rijkswaterstaat.
5	6	Indiener stelt dat als de wadi vol staat met water, dan spoelt er ook rommel en olie mee. Dit gaat in de grond zitten. Hoe wordt dit voorkomen of opgelost?	Wadi's worden periodiek onderhouden. Dit onderhoud zorgt ervoor dat de bodemvervuiling beperkt blijft en de verontreiniging niet doorslaat naar de diepere ondergrond en het grondwater. Daarnaast zullen de wadi's bij hevige neerslag water afvoeren naar watergangen in beheer bij het waterschap. Indien er op dat moment verontreinigingen in het water oplossen is er sprake van zeer sterke verdunning. Het waterschap is akkoord met de voorgestelde maatregelen en het functioneren hiervan...
5	7	De geluidswal wordt lager omdat er een ander type asfalt komt. Indiener vraagt zich af wat er gebeurt in de toekomst? Komt er dan ook asfalt waarbij deze lagere geluidswal voldoet? Of is dan aanpassing van de hoogte alsnog nodig?	Hier komt geen geluidswal maar een geluidscherm van 4 meter hoog. In de huidige situatie staat hier een scherm van 2 meter hoog. De voorgestelde maatregel is daarmee ook hoger dan de huidige afschermdende voorziening. Met deze voorgestelde maatregel wordt op alle woningen in het cluster Nijverdal Zuid, dus ook de woning aan de Wierdensestraat 49, aan de toetswaarde voldaan. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat

			<p>in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Rijkswaterstaat is verplicht een wegdekverharding aan te leggen dat tenminste dezelfde geluidreducerende eigenschappen heeft als in het besluit is opgenomen. Rijkswaterstaat is in overtreding als dit niet wordt toegepast.</p>
5	8	<p>Als indiener over de Wierdensestraat rijdt en linksaf wil slaan naar zijn woning dan levert dat gevaarlijke situaties op. Er staat nu een bord 'einde bebouwde kom' en auto's versnellen daar al, terwijl iets verderop indiener afremt om linksaf te slaan naar zijn woning. Het voorstel is om het bord te verplaatsen of om het verkeer te wijzen op afslaand verkeer. De situatie nu leidt tot gevaarlijke situaties en agressie, omdat het onduidelijk is voor automobilisten. Bovendien kunnen de auto's maar heel kort 80km/h rijden, omdat vlak na het huidige bord een stoplicht staat, waar weer afgeremd moet worden.</p>	<p>In de nieuwe situatie wordt de kruising aangepast. De situatie nabij de in/uitrit verandert niet. Wanneer blijkt dat dit in huidige situatie onveilig is, dient met de wegbeheerder (Gemeente Hellendoorn) een passende oplossing moeten worden gezocht. Hierbij kan gedacht worden aan bebording.</p>
5	9	<p>Indiener vraagt zich af wat er gebeurt met de huidige weg ten tijde van de aanleg van het viaduct. Er wordt gesproken over een "tijdelijke" weg die om de werkzaamheden wordt aangelegd, oftewel een slinger in de weg ter plaatse van het huidige braakliggende stuk grond naast woning nummer 49. Wordt hier dan wel een goed geluidscherm gemonteerd zodat er geen overlast van het werkverkeer en het overige doorgaande verkeer is?</p>	<p>Het is op dit moment nog niet bekend hoe de aannemer de werkzaamheden uitvoert, mede om deze reden wordt op voorhand geen tijdelijk geluidscherm voorgeschreven. Hinder tijdens de uitvoering is echter onvermijdelijk. De aannemer moet tijdens de uitvoering echter wel voldoen aan de wet- en regelgeving op het gebied van geluid en hinder dat is vastgelegd in de APV en het Bouwbesluit. Van de aannemer wordt dan ook verwacht dat hij maatregelen neemt om hinder te beperken.</p>
5	10	<p>Indiener stelt dat er wordt gesproken over een sloot achter de woning en een talud met begroeiing waarop de geluidswal komt te staan. Hoe zit het met het onderhoud hiervan? Om het onderhoud te verrichten zal er een pad aangelegd worden, het lijkt indiener niet de bedoeling dat iedereen dit pad kan gebruiken anders wordt het gebruikt als hondenuitlaatplaats en een vluchtweg voor inbrekers. Indiener wil geen ongewenste personen in zijn achtertuin hebben. Komt er een pad met eventueel een afsluitbaar hek?</p>	<p>Voor het onderhoud van de watergang wordt een onderhoudspad aangelegd, ten noorden van de watergang achter de woning van indiener (tussen de watergang en het talud). Deze watergang is tevens een fysieke barrière tussen de N35 en het perceel van indiener. In het contract met de aannemer worden eisen opgenomen voor onderwerpen zoals sociale veiligheid en fysieke afscherming ter plaatse van particuliere terrein. De exacte uitwerking is op dit moment nog niet bekend, maar uiteraard zullen alle zorgen omtrent veiligheid serieus worden genomen.</p>
5	11	<p>Indiener vraagt of er net zoals in de tunnel gebruik gemaakt wordt van stalen damwand beplating?</p>	<p>De geluidschermen nabij de woning sluiten qua vormgeving aan op de geluidschermen van het combiplan. Er wordt geen stalen damwand als geluidscherm toegepast.</p>
5	12	<p>Indiener vraagt zich af hoe het zit met de druk in de grond ivm indieners woning / fundering. Is er kans op scheurvorming in de gevels met vervolgschade?</p>	<p>Nabij de woning van indiener wordt de N35 met circa 5 meter opgehoogd. De teen van het talud bevindt zich op circa 20 meter afstand van de bebouwing. Op basis van archiefgegevens van de ondergrond wordt op voorhand geen risico van schade verwacht aan de bebouwing. Om goed inzichtelijk te krijgen of er schade optreedt, wordt de aannemer verplicht om een nulmeting uit te voeren bij activiteiten die kunnen leiden tot schade.</p>

			Indien na uitvoering van werkzaamheden blijkt dat schade is ontstaan door toedoen van de aannemer, wordt de aannemer aansprakelijk gesteld om de schade te herstellen of vergoeden.
6	1	Indiener stelt dat de ontsluiting van de Kruidenwijk op de N35 nu weer terug naar de Wierdensestraat gaat. Daarmee gaat het doorgaande verkeer naar Hellendoorn weer over het industrieterrein. De vraag van indiener is waarom de ontsluiting op de N35 weggehaald wordt. Het zal financiële redenen hebben, maar de goede situatie die er was, wordt door deze keuze teniet gedaan.	Het is niet ruimtelijk inpasbaar om een ongelijkvloerse aansluiting realiseren t.h.v. de Baron van Sternbachlaan zonder daarvoor alle omliggende bebouwing te moeten amoveren. Ter plaatse van de Burg. H. Boersingel is deze ruimte er wel. Dit betekent een aanpassing van de huidige verkeersstructuur, wat ook ten goede komt aan de verkeersveiligheid en doorstroming op de N35.
7	1	Indiener maakt bezwaar tegen de weg. Hij komt 40 m vanaf indiener's woning te liggen. Het huis van indiener wordt daardoor onverkoopbaar. De waarde zal ook flink verminderen. Hoe wordt dit gecompenseerd?	Met (inpassings)maatregelen is, waar mogelijk, getracht om nadelige effecten op de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Zo worden bomen en opgaande beplanting aangebracht langs grote delen van de N35. In hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 nader is ingegaan op waardevermindering.
7	2	Indiener denkt dat er problemen zullen ontstaan met het geluid, vooral door optrekkende vrachtwagens, omdat indiener vlakbij de oprit woont. Dit is een andere situatie dan doorgaand verkeer, waar geluidsoverlast beperkter zal zijn.	De modellering is uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid (RMG) 2012. Indiener heeft gelijk dat optrekkend verkeer een andere situatie is dan doorgaand verkeer. De wettelijke onderzoeksbepalingen voor dit soort onderzoeken (wijziging en/of aanleg van een weg) gaan uit van een jaargemiddelde etmaalintensiteit voor doorgaand verkeer, er zijn geen specifieke grenswaarden en normen voor optrekkend verkeer ondanks dat dit wel een bron van hinder kan zijn. Overigens is in het RMG wel een optrekcorrectie opgenomen maar deze is niet van toepassing op de situatie waar inspreker op doelt. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op het gebruik van de optrekcorrectie.
7	3	Indiener stelt voor dat de huidige situatie gehandhaafd wordt. Het is nu al erg genoeg. De situatie is al erg verslechterd sinds indiener zijn woning gekocht heeft, o.a. door de komst van een industrieterrein.	Aanpassing van de N35 tussen Wierden en Nijverdal is nodig om de problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid en de doorstroming aan te pakken. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35.
7	4	Bij de rijwoningen komen wel schermen, maar bij de woning van indiener niet. Indiener zou die alsnog graag willen hebben, gezien de overlast. Het verlies aan woongenot is bij deze ene woning niet minder dan bij de rijwoningen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
8	1	Er worden schermen geplaatst langs de N35. Indiener vraagt of er rekening mee gehouden kan worden, dat onbevoegden daar niet makkelijk	In het contract met de aannemer worden eisen opgenomen voor onderwerpen zoals sociale veiligheid en fysieke afscherming ter plaatse van particuliere terrein. De exacte uitwerking is

		achter kunnen komen. Als ze daar wel achter lopen, dan geeft dat een onveilig gevoel en de kans op inbraak is dan groter.	op dit moment nog niet bekend.
9	1	Indiener stelt dat de werkgroep BVSL een plan B heeft, namelijk een ongelijkvloerse kruising bij de Baron van Sternbachlaan op maaiveldhoogte. Indiener kan zich daarin vinden. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid/zichtbaarheid van het bedrijf. De variant van RWS is minder positief. Dan komt indiener achter een extra verhoogd geluidsschermbaan te zitten die de zichtbaarheid van indieners autobedrijf.	Het is aannemelijk dat ook voor een ongelijkvloerse kruising Baron van Sternbachlaan op maaiveldhoogte geluidsschermen noodzakelijk zijn. Dus ook bij dit alternatief zal de zichtbaarheid van het bedrijf verminderen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
11	1	Indiener stelt dat de voorgenomen situatieaanpassing van het traject N35 ter hoogte van de ongelijkvloerse kruispunt bij de Baron van Sternbachlaan niet de meest ideale uitvoering is. Het kan geluidstechnisch beter indien er gekozen wordt om een viaduct te maken waarbij de N35 ONDER de Baron van Sternbachlaan door gaat. De huidige situatie met het spoorviaducten hoeft dan ook niet aangepast te worden.	
11	2	Indiener laat weten dat qua geluid en mogelijk qua kosten het beter zou zijn om de N35 onder de Baron van Sternbachlaan door te laten gaan middels een viaduct of ongelijkvloerse kruising.	
11	3	Indiener stelt dat de geluidsoverlast in de Heemtuin (o.a. Teunisbloem) zal toenemen in de huidige geplande situatie; het zal ook verder dragen in de omgeving omdat er een viaduct gecreëerd wordt waardoor het geluid op een hoger punt tot stand komt. Dit geeft veel meer overlast dan een viaduct waarbij de N35 naar beneden geleid wordt in plaats van omhoog.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. en 3.1.2. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de hoogte van de geluidbelasting.
11	4	Indiener zou graag een aanpassing willen zien waarbij er een viaduct gecreëerd wordt waarbij de N35 ONDER de Baron van Sternbachlaan geleid wordt in plaats van eroverheen. Dit zal de geluidbelasting zeker ten goede komen.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht. Een verdiepte aanleg van de N35 onder de Baron van Sternbachlaan door is een zeer kostbare oplossing die niet binnen het huidige taakstellend budget past.
12	1	Het plan om de Baron van Sternbachlaan niet rechtstreeks aan te sluiten aan de nieuwe N35 is volgens indiener verkeerd. Het verkeer uit de Kruidenwijk, dat in de richting van Raalte-Zwolle gaat, maakt nu dankbaar gebruik van de Salland-Twente tunnel. In de nieuwe situatie vervalt die aansluiting en worden zij geacht gebruik te maken van de "oude Wierdensestraat" om via 2 rotondes de Burgemeester H. Boersingel te bereiken en daarna de aansluiting op de N35.	De keuze voor een ongelijkvloerse kruising bij de Baron van Sternbachlaan en een ongelijkvloerse aansluiting bij de Burgemeester Boersingel is gemaakt in nauw overleg met de regionale partners, waaronder de gemeente Hellendoorn. Door de aanpassingen aan de N35 veranderen de verkeersstromen en neemt op bepaalde plaatsen op het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit toe, op andere plaatsen op het onderliggend wegennet neemt de verkeersintensiteit af. Het totaal aantal

		<p>Indiener verwacht, dat veel automobilisten deze flinke omweg links zullen laten liggen en er voor kiezen, om via de Grotestraat door het centrum van Nijverdal te rijden. Dit geeft op zijn beurt weer veel meer drukte op de Grotestraat, die de Winkeliers en het Gemeentebestuur nu juist autoluw willen herinrichten.</p>	<p>voertuigkilometers op het onderliggend wegennet neemt marginaal toe met 0,7%..</p> <p>Uit een vergelijking, tussen referentie en plansituatie, van de verkeersintensiteiten op de Grotestraat blijkt een toename van verkeer van 24%. Echter, op basis van het NRM, blijft de totale intensiteit op het deel van de Grotestraat ten oosten van de Smidsweg met 2.400 motorvoertuigen per etmaal beperkt. In de huidige vormgeving (met ruim profiel) zijn ook geen problemen te verwachten voor de afwikkeling van het verkeer.</p> <p>Indien in de toekomst de Grotestraat autoluw wordt ingericht zal het verkeer van de alternatieve route Constantijnstraat, Molenweg en Smidsweg (gebiedsontsluitingswegen) gebruik kunnen maken.</p>
12	2	<p>Indiener stelt dat een reden waarom er niet gekozen is voor het aansluiten van de Baron van Sternbachlaan, onvoldoende financiële middelen is (dit komt uit de voorlichtingsavond Wierden op 13 december 2017). Indiener zou graag zien dat er bij het Ministerie nog de nodige middelen worden aangevraagd en dat het geld dat nog niet is uitgegeven voor de Noord-zuidverbinding Hellendoorn wordt overgeheveld naar dit project.</p>	
12	3	<p>Indiener stelt dat een reden waarom er niet gekozen is voor het aansluiten van de Baron van Sternbachlaan, te weinig fysieke ruimte ter plaatse is (dit komt uit de voorlichtingsavond Wierden op 13 december 2017). Daarbij stelt indiener dat dit misschien op te lossen is door de aanleg van één enkele rotonde, pal onder het viaduct. Of, zoals bij Harderwijk, kruising N302 met de Newtonweg. Hier is op een zeer beperkte ruimte een ongelijkvloerse kruising met op- en afritten gecreëerd.</p>	<p>Een ongelijkvloerse aansluiting t.p.v. de Baron van Sternbachlaan is ruimtelijk niet inpasbaar binnen de huidige eigendomsgrenzen van Rijkswaterstaat. Daarnaast is er onvoldoende ruimte om het onderliggend wegennet aan te sluiten met kruispunten of rotondes.</p>
12	4	<p>Indiener stelt dat een reden waarom er niet gekozen is voor het aansluiten van de Baron van Sternbachlaan, de te natte ondergrond is (dit komt uit de voorlichtingsavond Wierden op 13 december 2017).</p>	<p>Een ongelijkvloerse aansluiting t.p.v. de Baron van Sternbachlaan is ruimtelijk niet inpasbaar binnen de huidige eigendomsgrenzen van Rijkswaterstaat. Daarnaast is er onvoldoende ruimte om het onderliggend wegennet aan te sluiten met kruispunten of rotondes. De huidige grondwaterstand is niet de reden waarom deze variant niet is uitgewerkt.</p>
12	5	<p>Indiener stelt voor om de bestaande kruising tussen de N35 en de Baron van Sternbachlaan gewoon te laten zoals die nu is. Gelijkvloers en met verkeerslichten. Dit heeft naar indieners mening nauwelijks nadelige invloed op de doorstroming, omdat niet deze kruising hiervoor cruciaal is, maar het feit, dat er een tunnel ligt met voor elke rijrichting slechts één rijbaan. Dát wordt de nieuwe bottleneck. Bovendien wordt met deze oplossing het centrum van Nijverdal ontzien en hoeven de automobilisten uit Nijverdal, die richting Wierden willen, niet over het industrieterrein te rijden. Het geld voor het maken van een onderdoorgang kan beter worden bewaard, tot er voldoende is om een mooie ongelijkvloerse kruising te maken.</p>	<p>Een ongelijkvloerse kruising is noodzakelijk om de doelstellingen van het project (doorstroming en verkeersveiligheid) te realiseren. Uit de beoordeling van de verkeersdoorstroming blijkt dat het samenvoegen op de rijbaan van 2 rijstroken naar 1 rijstrook ter hoogte van de Salland Twente Tunnel naar verwachting niet tot problemen zal leiden.</p>
12	6	<p>Indiener is bereid persoonlijke toelichting te geven.</p>	<p>Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.</p>
13	1	<p>Indiener stelt dat een geluidsscherm aan de Noordelijke kant van de N35</p>	<p>De maatregelen die worden voorgesteld kunnen niet worden toegepast.</p>

		vanaf ongelijkvloerse kruising Wierdensestraat t/m onderdoorgang Vossenbosweg over het hoofd is gezien.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
13	2	Indiener stelt dat de bewoners van de Schietbaanweg zeker worden geraakt in hun belang. Volgens de website www.N35nw.nl gaan de decibels gemeten aan indieners gevel flink omhoog, zelfs over de maximaal toelaatbare decibels heen, dit is absoluut niet wenselijk. Zeker tijdens zomerdagen zal indiener hier ernstig veel hinder van ondervinden.	We begrijpen uw zorgen. Door de maatregelen aan de N35 zullen sommige bewoners met een hogere geluidbelasting te maken krijgen. In paragraaf 3.1 van deze Nota van Antwoord zijn de afwegingen rond het geluid nader toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting. Paragraaf 3.1.3. beschrijft hoe geluidreducerende maatregelen tot stand zijn gekomen.
13	3	Indiener vindt dat door de verhoging van de geluidsbelasting met de bewoners aan en rondom de Schietbaanweg een overleg over moet plaatsvinden om te kijken naar mogelijk oplossingen.	Tijdens de planuitwerking zijn direct omwonenden op verschillende momenten betrokken bij het project. Daarbij ging het voornamelijk om aspecten waarbij nog keuzes te maken waren, bijvoorbeeld in het ontwerp of ten aanzien van de landschappelijke inpassing. Voor het aspect geluid is Rijkswaterstaat echter gebonden aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving die oplossingen ten aanzien van geluidhinder voorschrijft, waardoor overleg hierover minder zinvol is. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
14	1	Indiener ziet in de plannen geen beleid op het uitzicht van de omgeving op het hooggelegen deel van de N35 ter hoogte van Wierden vanaf de zijde van het buitengebied. In de huidige plannen, zo stelt indiener, is belang gehecht aan het uitzicht vanaf de N35 naar het omliggende gebied. Op verschillende plekken is aandacht voor het directe uitzicht vanaf woningen op de N35, door het aanplanten van bosschage/bomen. Indiener ziet in de plannen geen beleid op het uitzicht van de omgeving op het hooggelegen deel van de N35 ter hoogte van Wierden vanaf de zijde van het buitengebied (De Huurne) en zou graag beleid zien waarin de enorme vlakten van de talud meer worden benut voor ecologische doeleinden en/of meer varieerde begroeiing teneinde de onnatuurlijke hellingen beter in het landschap te laten passen. Het talud wordt nu enkel beheerd vanuit financieel oogpunt, maar het enorme oppervlakte kan -met het oog op de financiën- ook een meer gevarieerde begroeiing hebben. Daarbij is er wellicht een mogelijkheid om het onderste deel van het talud wel te laten begroeien met lage vegetatie met daarboven een bermvegetatie bestaande uit halfnatuurlijk grasland	Het beheer maakt geen onderdeel uit van het TB, behalve als dat nodig is voor het realiseren van ecologische/waterhuishoudkundige eisen. Het huidige talud van de N35 ten zuiden van Wierden tussen de spoorlijn Deventer - Almelo en het eind van de Zandinksweg is onbeplant. Hier komt de zuidelijke rijbaan van de nieuwe N35 circa 2 m hoger te liggen, in het oostelijk deel komt er een geluidwering in plaats van een grondwal. In de visie is bij het huidige open karakter van de taluds aangesloten. Op het talud ten noorden en oosten van de Zandinksweg wordt een struikvegetatie aangeplant, aansluitend op de bestaande beplanting. Op de overige taluds wordt een schrale bloemrijke bermvegetatie ontwikkeld.

		<p>met een groter of kleiner aandeel aan kruiden (bloemplanten), welke 1x per jaar kan worden gemaaid. Een optimaal beheer bestaat uit een vorm van onderhoud die enerzijds zo efficiënt mogelijk is en anderzijds rekening houdt met de bestaande of gewenste flora.</p> <p>Tijdens de informatieavond op 13 december jl. heeft indiener hierover reeds met de landschapsdeskundige gesproken.</p>	
14	2	Indiener ziet nog geen plannen met betrekking tot de verlaging van de verkeersdruk in de directe omgeving van het nieuw aan te leggen deel van de N35.	In het plan komen geen knelpunten op het onderliggend wegennet ten aanzien van de verkeersdruk naar voren anders dan op kruispuntniveau. Hiervoor worden waar nodig maatregelen getroffen in het project.
14	3	Indiener stelt dat zijn leefgebied aangetast wordt. Dagelijks ziet indiener de enorme hoogte van een kaal talud enkel begroeid met grassen. Mede gezien de huidige ecologische belangen en inpassing in het landschap van de oude buurtschap De Huurne heeft indiener belang bij beleid op deze enorme "berm".	Voor beantwoording van deze zienswijze, zie zienswijze nummer 14, punt 1.
14	4	Indiener stelt geraakt te worden betreffende de verkeersveiligheid. Het buurtschap De Huurne moet worden gebruikt door bewoners -waaronder veel jonge fietsers- en landbouwverkeer. De sluiproute door het buurtschap leveren heden ten dage al vaak opstoppingen, vanwege A) veel sluihverkeer tijdens de spitsuren en B) groot landbouwverkeer en tegelijkertijd vrachtwagencombinaties. De bermen en bomen langs de wegen worden hierdoor steeds slechter en onveiliger, zeker voor de (jonge) fietsers die veel gebruikt moeten maken van het buurtschap. Zelfs van de fiets afstappen om in de berm het grote landbouwverkeer voorbij te laten gaan, is geen optie meer vanwege de slechte condities van de bermen.	Nieuwe erftoegangswegen voldoen aan de landelijke ontwerprichtlijnen van het CROW. Huidige wegen buiten de projectgrens maken geen onderdeel uit van de scope van de N35, de betreffende gemeenten zijn wegbeheerders.
14	5		Zie reactie zienswijze 14-1
14	6	Indiener ziet graag een verkeersontsluitingsplan (enerzijds in de periode voorafgaand aan de aanleg van de verbrede N35 door de gemeente) voor de duur van de aanleg van de verbrede N35, waarbij de verkeersveiligheid in de omliggende buurtschappen wordt gehandhaafd. Tijdens de informatieavond op 13 december 2017 begreep indiener dat verkeersplannen voor tijdens de aanleg pas bij de aanbesteding aan de orde komen. Niettemin zou indiener graag Rijkswaterstaat dan wel in het overleg met de gemeente aandacht willen vragen voor de verkeersveiligheid in de aanloop naar de aanleg van de verbreding van de N35, wat nog wel	Verkeersveiligheid heeft de aandacht bij het opstellen van fasering- en uitvoeringsplannen t.b.v. uitvoeringsontwerp en realisatie van dit project. Tijdens de contractvoorbereiding wordt gewerkt aan een verkeersmanagementplan. Doel van dit plan is overeenstemming met wegbeheerders en hulpdiensten bereiken over de werkzaamheden, de noodzakelijke maatregelen, het gebruik van hoofd- en onderliggend wegennet en samenwerkingsafspraken inzake verkeershinder, monitoring en verkeersveiligheid tijdens uitvoering van de werkzaamheden.

		zo'n 2 jaar gaat duren.	
15	1	Indiener wil graag een voorbehoud maken: als tussen het OTB en TB gegevens veranderen, zoals waarschijnlijk het inzicht in de verkeersbewegingen, dan dient opnieuw met alle bewoners van Meijerinksberg contact op genomen te worden. Voor de indiener is dat een eis.	Wijzigingen ten opzichte van het OTB worden in het TB vermeld zodat inzichtelijk is wat de wijzigingen zijn ten opzichte van het OTB. Alle indieners van zienswijzen worden over het TB geïnformeerd. Ook vindt bredere communicatie over (de inhoud van) het TB plaats middels de website, nieuwsbrieven en advertenties.
15	1,2	Indiener heeft de vraag of er bij de berekeningen van de geluidsniveaus rekening is gehouden met de preferente windrichting en sterkte: volgens KNMI heft het in 2017 80% van de tijd uit zuidwest/west gewaaid, ofwel het geluid van de N35 wordt "naar de woningen geblazen" waarvoor in de plannen nu geen geluidsscherm is geprojecteerd.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en hoe hier met weersomstandigheden rekening is gehouden.
15	1,3	Indiener geeft aan dat de nieuwe weg vlak langs een uniek natuurgebied ligt: het Steenbroacke. Dit gebied wordt o.a. bewoond door 3 beschermde soorten vleermuizen, die gevoelig zijn voor verstoring.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
15	2	Indiener stelt dat de Erve Meijerinksweg een drukke sluiproute is omdat de Vossenbosweg noordelijk is afgesloten met een tractorsluis. Dit leidt tot een onveilige situatie voor de zwakkere weggebruikers op de Erve Meijerinksweg (schoolgaande kinderen, fietsers, wandelaars).	Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 een nadere toelichting wordt gegeven over de verkeerstoename en in paragraaf 5.2 een nadere toelichting wordt gegeven op de verkeersveiligheid.
15	3	Indiener stelt dat er niet gekeken is naar de samenhang van geluidseffecten van de Erve Meijerinksweg en de ligging van de nieuwe N35. Indiener stelt, in reactie op vraag 2 en 3, daarnaast dat doordat de Erve Meijerinksweg een sluiproute is voor snelheidsduivels en landbouwverkeer dit een behoorlijk effect heeft op de geluidsbelasting. In huidige situatie is met geïjkt instrument niveaus boven de 90 dB op de gevel van de woning (Meijerinksberg 39) gemeten. In combinatie met verhoging door nieuwe N35 (ca. 5 dB) zal zeker de gemiddelde waarde van de 50 dB overschreden worden. Indiener stelt dat er eenvoudige maatregelen bij de aanleg mogelijk, gewenst en nodig zijn.	Indiener heeft gelijk dat in het akoestisch onderzoek (O)TB niet is gekeken naar de geluidseffecten en de samenhang vanwege de Erve Meijerinksweg en de N35, hiertoe is in het akoestisch onderzoek (O)TB echter ook geen aanleiding. Het akoestisch onderzoek richt zich op de N35 en enkele onderliggende wegen waar vanwege de aanpassingen aan de N35 ook wijzigingen optreden. Wegvakken waaruit blijkt dat vanwege het project een zeer forse toename optreedt (Wierdensestraat) zijn in het kader van uitstraling op grond van artikel 100 Wet geluidhinder meegenomen. De gemeten waarde van 90 dB zal hoogstwaarschijnlijk een voertuigpassage zijn geweest op korte afstand van het meetinstrument. In de berekende geluidbelasting wordt gekeken naar de gemiddelde geluidbelasting over het etmaal zoals voor wegverkeerslawaaï wettelijk is vastgelegd. Hierin is een toeslagfactor voor de avond (5dB) en nachtperiode (10dB) verrekend. De gemiddelde geluidbelasting is gebaseerd op jaargemiddelde verkeersintensiteiten. Passages van voertuigen zijn hierin verdisconteerd. Omdat het een gemiddelde etmaalwaarde betreft, zal tijdens passages een hogere geluidbelasting optreden

			<p>maar in de tussenliggende periode waarin geen passages plaatsvinden een lagere geluidbelasting. Er wordt niet getoetst op deze passages maar op de gemiddelde etmaalwaarde. De gemeten waarde is derhalve niet vergelijkbaar met de berekende geluidbelasting vanwege de N35 (in Lden) waarvoor in de Wet milieubeheer als grenswaarde een waarde van 50 dB per etmaalperiode is opgenomen.</p>
15	4	<p>Indiener stelt dat de stroom sluipverkeer zal toenemen op de Erve Meijerinksweg. Gesteld wordt dat de Gemeente Wierden er vooralsnog niets aan wil doen: er moet wellicht eerst een dode vallen, voordat er iets aan gedaan wordt.</p>	<p>De verwachting is dat het verkeer op de Erve Meijerinksweg (in de huidige situatie 400 á 500 motorvoertuigen per werkdag) gelijk zal blijven of slechts beperkt zal veranderen door mogelijke toename van bestemmingsverkeer en afname van sluipverkeer.</p> <p>Dit, omdat er meer capaciteit op de N35 beschikbaar is waardoor verkeer eerder richting N35 rijdt ipv langer binnendoor blijft rijden. Op de Piksenweg (iets noordelijker en parallel aan de Erve Meijerinksweg) is er een afname van verkeer te zien als gevolg hiervan. Het betreft dan het verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de (directe) omgeving van de Erve Meijerinksweg, of sluipverkeer.</p> <p>Doordat bestaande aansluitingen op de N35 verdwijnen (o.a. Vossenbosweg) zal het bestemmingsverkeer andere routes moeten kiezen. Dit betekent dat de intensiteit op het gedeelte op de Erve Meijerinksweg tussen Vossenbosweg en Loonderesweg iets kan toenemen. Het betreft hier echter geen sluipverkeer maarmogelijk beperkt meer bestemmingsverkeer zal rijden.</p>
15	5	<p>Indiener stelt de volgende maatregelen voor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Afsluiting van de Vossenbosweg betekent dat de N35 niet verhoogd aangelegd hoeft te worden. Dat scheelt geld en decibels. Geluidsschermen aan noordzijde N35 kunnen aangelegd worden van de besparing. 2. Indien nog nodig na punt 1: aanleg gepast geluidsscherm aan noordzijde van N35 om geluid van N35 te dempen, alsmede de weerkaatsing van het geluid van het scherm aan de zuidkant. 3. een berekening op basis van de door de gemeente Wierden gemeten verkeersintensiteit in de spits plus door landbouwvoertuigen op de Erve Meijerinksweg om de geluidsbelasting te bepalen op de noordkant van de woningen van Meijerinksborg. Indiener verwacht uit te komen boven de 50 dB. 4. indien 1 en/of 2 niet mogelijk is, dan de snelheid van het verkeer tot het punt voorbij het huidige stoplicht (kruising Vossenbosweg) te verlagen tot 80 km/u. Dit brengt het geluidsniveau sterk terug. <p>In de ogen van de indiener zijn voorgestelde maatregelen</p>	<p>Onderstaand is puntsgewijs een reactie op de voorgestelde maatregelen door indiener opgenomen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De tunnel aan de Vossenbosweg is nodig om de noord-zuidverbinding voor landbouwverkeer in stand te houden. Het afsluiten van de Vossenbosweg zou betekenen dat landbouwverkeer flink moet omrijden. De tunnel Westerveenweg is met een doorrijhoogte van 3,30m alleen toegankelijk voor fietsers en ontheffingsverkeer, niet voor landbouwverkeer. Om deze reden is er voor gekozen om de onderdoorgang Vossenbosweg onder de N35 door te verlengen. 2. Voor de woningen aan de Schietbaanweg/Meijerinksborg is het financieel niet doelmatig om overdrachtsmaatregelen te treffen. De geluidbelasting op de woningen is in de projectsituatie, ondanks de toename in de geluidbelasting, te gering om voldoende budget aan reductiepunten te genereren voor een akoestisch zinvolle financieel doelmatige maatregel. De geluidsschermen aan de zuidzijde van de N35 worden absorberend uitgevoerd waardoor de reflectie naar de overzijde tot een minimum beperkt wordt. Vanwege het absorberend uitvoeren van de schermen en gezien de beperkte hoogte van de schermen

		<p>kostenbesparend en onmisbaar voor woon- en leefcomfort voor bewoners van Meijerinksberg, Erve Meijerinksweg alsmede bewoners van de 1ste Meijerinkshoekweg. Gevolgen van N35 is planschade, maar nog directer, verlaging WOZ-waarde en dus OZB. Het cumulatief hiervan kan snel een "pijnlijke aderlating" voor de gemeente worden. Volgens de indiener een extra reden om tenminste een geluidsscherm neer te zetten.</p>	<p>aan de overzijde van de weg en de afstand van de woningen aan de Meijerinksberg en Schietbaanweg tot de N35 is de reflectie minimaal en zal deze niet tot een significante verhoging van de geluidbelasting leiden.</p> <p>3. Indiener heeft gelijk dat in het akoestisch onderzoek (O)TB niet is gekeken naar de geluidseffecten en de samenhang vanwege de Erve Meijerinksweg en de N35, hiertoe is in het akoestisch onderzoek (O)TB echter ook geen aanleiding. Het akoestisch onderzoek richt zich op de N35 en enkele onderliggende wegen waar vanwege de aanpassingen aan de N35 ook wijzigingen optreden. Zoals aangegeven is de verwachting dat het verkeer op de Erve Meijerinksweg gelijk zal blijven of afnemen. Dus ook geen toename van het geluidniveau.</p> <p>De wegvakken waaruit blijkt dat vanwege het project een zeer forse toename optreedt zijn in het kader van uitstraling op grond van artikel 100 Wet geluidhinder meegenomen. In de Wet milieubeheer is een voorkeurswaarde van 50 dB opgenomen, deze voorkeurswaarde is van toepassing op de geluidbelasting vanwege de Rijksweg, in dit geval de N35. Voor de gecumuleerde geluidbelasting, geluidbelasting van meerdere geluidbronnen (waaronder ook meerdere wegen) zijn zowel in de Wet geluidhinder, als de Wet milieubeheer geen grenswaarden opgenomen.</p> <p>4. Een verlaging van de snelheid naar 80 km/uur heeft een zeer beperkt effect op de geluidbelasting, deze zal met circa 1 dB gereduceerd kunnen worden.</p>
15	6	<p>Indiener stelt dat de discussie over maatregelen t.b.v. de veiligheid van de zwakkere weggebruikers (schoolgaande kinderen, andere fietsers, wandelaars) op de Erve Meijerinksweg een discussie is die al geruime tijd met de gemeente Wierden gevoerd wordt. Waarbij de bewoners tot nu toe aan de kant worden geschoven.</p>	<p>De verwachting is dat het verkeer op de Erve Meijerinksweg (in de huidige situatie 400 á 500 motorvoertuigen per werkdag) gelijk zal blijven of slechts beperkt zal veranderen door mogelijke een marginale toename van bestemmingsverkeer en een beperkte afname van sluipverkeer. Effecten op verkeers(on)veiligheid zijn dan ook niet te verwachten.</p>
15	7	<p>Indiener stelt erop te vertrouwen dat in Nederland niet een hele groep burgers aan de kant wordt geschoven (zoals ten aanzien van de Erve Meijerinksweg tot nu toe wel het geval was, volgens de indiener) en geluisterd wordt naar de bewoners van de kleine 40 woningen (Meijerinksberg en Schietbaanweg) (plaatsen geluidsscherm noordzijde).</p>	<p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.</p>
16	1	<p>Indiener stelt dat geluidsoverlast in de ruimste zin van het woord over het hoofd wordt gezien. Indiener laat weten dat de geluidstoename in en om het huis meer dan 10 procent is.</p>	<p>De geluidbelasting vanwege de N35 op de woning van indiener (Meijerinksberg 33) bedraagt in de situatie bij een volledig benut geluidproductieplafond 40 dB. In het TB wordt in de situatie met geadviseerde maatregelen een geluidbelasting van 45 dB berekend. Ondanks de toename in de geluidbelasting van 5 dB wordt daarmee wel aan de voorkeurswaarde van 50 dB voldaan.</p> <p>Overigens is decibel een grootte met een verhouding op logaritmische schaal, waardoor</p>

			<p>men niet kan praten over 10% geluidtoename.</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
16	2	Indiener stelt dat de weg nu een 80 km weg is. Indiener wilt dat deze snelheid wordt aangehouden, dat voorkomt meer geluidsoverlast.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
16	3	Indiener wil dat er meer geluidsschermen voor buurtschappen zoals het Meijerinksberg gebied worden geplaatst.	
16	4	Indiener stelt dat de verhoging van snelheid geen grote voordelen heeft in de doorstroom. Tevens gaat de snelheid bij Nijverdal ook naar 80 km /u gelijke snelheid houden. Geeft minder gevaar voor ongelukken en de doorstroming blijft gelijk.	<p>Het verhogen van de snelheid levert een beperkte verbetering van de reistijd op. Deze bedraagt maximaal 1 minuut. Het opwaarderen van de N35 naar een autoweg levert echter toch veel voordelen op voor de doorstroming en verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie. Voor de vormgeving van een 2x2 strooks autoweg met een snelheid van 100 km/uur (regionale stroomweg) gelden namelijk eisen zoals de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen en fysiek gescheiden rijbanen.</p> <p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven'. In hoofdstuk 3 in paragraaf 3.1 zijn de afwegingen rond het geluid nader toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
17	1	Indiener stelt dat een verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan onvoldoende onderzocht en vergeleken is. Door buurtbewoners is hier een onderzoek naar gedaan en op basis van vergelijkbare tunnels in Rijssen is dit een beter alternatief voor een goedkopere prijs. Hierdoor hoeft het wegdeel slecht over een veel korter gedeelte opengebroken te worden. De B.v.Sb laan kan middels een rotonde aansluiten op de huidige Wierdensestraat door deze iets verder richting Wierden aan te leggen. Volgens indiener zijn alle partijen in de wijk/buurt hier voorstander van.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
17	2	Indiener stelt dat sprake is van een verslechtering van het leefklimaat. Extra ongewenste geluidbelasting en roetuitstoot op indieners gevels en richting indieners kavel t.g.v. meer verkeer dat straks over de Baron van Sternbachlaan tot aan de Wierdensestraat gaat richting Nijverdal en Wierden en vice versa.	<p>De indiener heeft gelijk dat er sprake is van een verkeerstoename op dat deel van de Wierdenstraat (tussen Baron van Sternbachlaan en industrieterrein 't Lochter). Dit veroorzaakt een toename in de geluidbelasting. Echter deze toename wordt gedeeltelijk ongedaan gemaakt door het toepassen van een bronmaatregel op de Wierdensestraat. De toename blijft daarmee binnen de wettelijke normen van de Wet geluidhinder.</p> <p>Voor roet gelden geen wettelijke grenswaarden. Roet is vooral afkomstig uit voertuigen met een dieselmotor. De</p>

			deeltjesgrootte ligt veelal tussen de 0 en 1 micrometer. Daarmee maakt roet deel uit van PM10 (fijnstofdeeltjes met een diameter tussen de 0 en 10 micrometer) waarvoor wettelijke grenswaarden gelden. Uit het onderzoek blijkt dat de concentraties van vervuilende stoffen, waaronder PM10, na realisatie van het plan nog ruim onder de wettelijke grenswaarden blijven.
17	3	Indiener stelt dat voor om het verdiept aanleggen van de Baron van Sternbachlaan. Dit is goedkoper, minder sloopwerk van het nog bijna nieuw aangelegde deel van de N35. Een gedetailleerd voorstel hiervoor is ook door de gezamenlijke wijk ingediend.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht. Tevens verwijst indiener naar het alternatief dat aangedragen is door de werkgroep Baron van Sternbachlaan. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
17	4	Indiener stelt dat ten gevolge van een verdiepte aanlegging de N35 op gelijk niveau met de huidige Wierdensestraat aangelegd zal kunnen worden waardoor de geluidbelasting fors minder zal zijn op de gehele buurt.	
18	1	Indiener stelt dat de ruimte tussen de N35 en de bewoners van de Wierdensestraat te Nijverdal breder wordt en met een schuin oplopend talud met beplanting. Indiener wenst dat het talud afgeschermd gaat worden om ongenode gasten te weren i.v.m. veiligheid en ongedierte.	Tussen de weg en het talud met beplanting komt een geluidwering. Het talud is in principe niet toegankelijk voor mensen. In het contract met de aannemer worden eisen opgenomen voor onderwerpen zoals sociale veiligheid en fysieke afscherming ter plaatse van taluds. De exacte uitwerking is op dit moment nog niet bekend.
18	2	Indiener wenst dat het onderhoud van het talud van de N35 bij de Wierdensestraat te Nijverdal gegarandeerd wordt en niet zoals nu 'laat de boel maar groeien'.	Het onderhoud van de nieuwe aanplant gebeurt door een aannemer die hiervoor opdracht krijgt van Rijkswaterstaat.
19	1	Inspreker verwijst naar zienswijze 48.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van nummer 48.
19	2	Indiener geeft aan in het buitengebied te wonen, een bewuste keuze vanwege de rust. Indiener stelt dat de geluidsbelasting bij de woning bij huidig GGP van 45 dB omhoog gaat naar 51 dB, ondanks de maatregel van geluidsreducerend asfalt. Daarnaast stelt de indiener dat de Toets/streefwaarde GGP is opgehoogd naar 50 dB (normaliter ca. 48,5 dB) voor een autoweg. Indiener geeft aan dat dit kan volgens de wet, maar dat het toch vreemd is dat daar van afgeweken kan worden (naar boven). Het voelt voor indiener als willekeur.	Indiener heeft correct geconstateerd dat de geluidbelasting op de woning zoals in het (O)TB is bepaald omhoog gaat van 45 (Lden, GPP) naar 51 dB in de toekomstige projectsituatie. De waarde van 50 dB is de voorkeurswaarde die op grond van de Wet milieubeheer geldt voor woningen. Indien de geluidbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond lager is dan 50 dB (huidig GPP), dan geldt als toetswaarde de voorkeurswaarde van 50 dB als ondergrens. De Wet milieubeheer is van toepassing op de aanleg en/of wijziging van rijkswegen, zoals de N35. De voorkeurswaarde van 48 dB geldt op grond van de Wet geluidhinder, deze wet is voor de voorgenomen wijzigingen aan de N35 echter niet van toepassing maar wel voor de overige onderliggende wegen die in het kader van het Tracébesluit aangepast worden. (Overigens wordt op grond van artikel 110g Wet geluidhinder een aftrek van 2 dB of meer, afhankelijk van het type weg, toegepast. De voorkeurswaarde van 48 dB op grond van de Wet geluidhinder is daarmee te vergelijken met de voorkeurswaarde van 50 dB op grond van de Wet milieubeheer).

19	3	<p>Uitgaande van de 50 dB wordt de norm met 1 dB overschreden. Uitgaande van het huidige woongenot wordt het aantal decibels overschreden met 6 dB.</p> <p>Indiener uit de zorg, omdat de GGP een gemiddelde is over de 24 uur per dag, dus dat er tenminste 2x per dag gedurende de ochtend- en avondspits substantieel meer lawaai zal komen.</p>	<p>Indiener heeft gelijk dat de absolute geluidbelasting op de woning met 6 dB toeneemt, maar dat de overschrijding van de toetswaarde 1 dB bedraagt. Omdat de geluidbelasting in de situatie beneden de voorkeerswaarde van 50 dB ligt, geldt als toetswaarde de norm van 50 dB als ondergrens. Deze voorkeerswaarde wordt op basis van het (O)TB met 1 dB overschreden.</p> <p>De geluidbelasting van wegverkeer is een gemiddelde geluidbelasting over het etmaal. Hierin is een toeslagfactor voor de avond (5dB) en nachtperiode (10dB) verrekend. De gemiddelde geluidbelasting is gebaseerd op jaargemiddelde verkeersintensiteiten. Piekbelastingen tijdens de spits zijn hierin verdisconteerd. Omdat het een gemiddelde etmaalwaarde betreft, zal tijdens de ochtend- en avondspits een hogere geluidbelasting optreden, maar in de tussenliggende periodes een lagere geluidbelasting. Er wordt niet getoetst op deze piekbelasting maar op de gemiddelde etmaalwaarde.</p>
20	1	Indiener stelt dat de weg op zeer geringe afstand van de woning c.q. voorgevel komt te liggen. Dat heeft (objectief gezien) tot gevolg dat er een onaanvaardbaar woongenot resteert.	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
20	2	Indiener leest dat, na het toepassen van maatregelen, er een geluidsbelasting van 65 dB(A) wordt geprognoseerd. Gesteld wordt dat onbekend is op welke maatregelen er in het OTB bedoeld wordt. Deze geluidsbelasting is onaanvaardbaar hoog als binnen geluidsniveau woning, daarbij is het onduidelijk wat de belasting rondom de woning c.q. in de tuin is. Indien het in de tuin hoger kan zijn dan 65 dB(A) is dat stellig onverantwoord.	<p>De woning is inmiddels uit het akoestisch onderzoek gehaald als geluidsgevoelige Bestemming. De gemeente Wierden onttrekt de woonbestemming van het object Nijverdalsestraat 106A.</p> <p>Indiener heeft gelijk dat er inderdaad sprake is van een toename van het geluid vanwege de N35 op de woning van indiener. De in het OTB geprognoseerde geluidbelasting van 65 dB is bepaald op de gevel van de woning met toepassing van geluidreducerend asfalt. Het binnenniveau zal lager zijn en hiervoor gelden andere geluidnormen. Voor alle woningen waar vanwege het project, al dan niet na het toepassen van financieel doelmatige maatregelen, sprake is van een overschrijding van de toetswaarde van het geluid vanwege de N35 zal middels een gevelisolatie onderzoek worden bepaald wat het binnenniveau is. Dit onderzoek wordt in een later stadium uitgevoerd en maakt geen onderdeel uit van het nu uitgevoerde akoestisch onderzoek. Indien sprake is van een hoger binnenniveau dan de waarde die hiervoor in de Wet milieubeheer is opgenomen, worden gevelmaatregelen voorgesteld om het binnenniveau te reduceren tot de wettelijke eis. De geluidgrenswaarden die in de Wet milieubeheer zijn opgenomen zijn van toepassing op de gevels van woningen. Voor het geluid op de gronden om de woning (tuin/erf) zijn er geen wettelijke normen.</p>
20	3	Indiener stelt dat de nieuwe weg onacceptabele gevolgen heeft voor de gezondheid van de bewoners.	De fijnstofconcentratie nemen als gevolg van de aanpassingen aan de N35 slechts beperkt toe. De modelberekeningen geven aan dat op

		<p>Optrekkend vrachtverkeer zal veel fijnstof produceren, hetgeen in en rondom de woning zal neerkomen. Dit gezondheidsrisico is niet wenselijk.</p>	<p>slechts 0,05% van de woningen langs het plantracé de fijnstofconcentraties toenemen met meer dan 1,2 µg/m³. Onder deze waarde is de toename van fijn stof zo klein dat het niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie fijn stof. Zodra de toename hoger is dan 1,2 µg/m³ is toetsing nodig aan de grenswaarden luchtkwaliteit. Uit deze toetsing blijkt dat de maximale toename minder dan 2,5 µg/m³ bedraagt. Voor deze woningen geldt ook dat de concentraties nog ruim onder de grenswaarden blijven. Daarbij is door de opname van het project in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht is de juridische haalbaarheid voor het project ten aanzien van luchtkwaliteit geborgd en is verzekerd dat de projectwijzigingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden.</p> <p>De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden dan ook niet overschreden als gevolg van aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Met het voldoen aan deze normen worden gezondheidseffecten in belangrijke mate beperkt en voldoet het project aan de luchtkwaliteitseisen volgens uit de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor verdere uitleg over luchtkwaliteit, zie Hoofdstuk 3: Woon en Leefklimaat van deze Nota van Antwoord.</p>
20	4	<p>Indiener stelt dat de nieuwe weg de bewoners afsnijdt van alle burens. Deels doordat burens geamoveerd worden en deels doordat de weg tussen de woning van de indiener en andere burens komt te liggen. Dat geeft een sociaal isolement voor de bewoners uit 1938 en 1942 en daarmee een onevenredige aantasting van woongenot.</p>	<p>De woning van de indiener is inmiddels aangekocht door een derde partij en zal worden gesloopt.</p>
20	5	<p>Indiener stelt dat de woning vanaf het moment dat de plannen bestaan tot moment dat nieuwe N35 gereed is onverkoopbaar is. Dat klemt de situatie, des te meer vanwege de hoge leeftijden van de indiener en partner.</p>	<p>Er hoeft niet te worden gewacht totdat de nieuwe N35 gereed is. Er kan een verzoek om Nadeelcompensatie in behandeling worden genomen vanaf het moment dat het besluit is genomen. Uitbetaling van een eventuele vergoeding kan worden gedaan vanaf het onherroepelijk zijn van het besluit.</p> <p>Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.</p>
20	6	<p>Indiener geeft aan dat zij contact hebben gehad op 4 december 2017 met de betreffende wethouder en twee ambtenaren van de gemeente Wierden. Op dezelfde dag ook contact gehad met ambtenaar van RWS, met verzoek voor overleg. Gesprek staat inmiddels gepland op 18 januari 2018.</p>	<p>Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.</p>

20	7	Indiener verzoekt dringend om kennis te nemen van de situatie ter plekke en nodigt daartoe van harte uit bij het huis.	
21	1	Indiener dient een zienswijze in namens bewoners. Gesteld wordt dat naast het verhogen van de maximumsnelheid van 80 km/u naar 100 km/u er mogelijk ook sprake is van het vervallen van de flitspalen die nu ter hoogte van de Vossenbosweg staan.	Voor de nieuwe N35 geldt inderdaad een maximum snelheidsregime van 100 km/h. De huidige N35 komt te vervallen incl. flitspalen. Deze weg wordt na realisatie van de N35 omgebouwd tot snelfietsroute F35.
21	2	Indiener stelt dat de woning in de huidige situatie ver van de contour ligt van 55-59 dB. Er is nu nauwelijks geluid van de weg waarneembaar in de woning. In de nieuwe situatie verslechtert dat, omdat de woning dan in de contour komt te liggen van 50-55 dB. Indiener trekt de vergelijking echter in twijfel omdat er in de nieuwe situatie mogelijkheid ontstaat om in te halen op de linkerbaan. Dat betekent een forse toename van de geluidsbelasting.	Ter hoogte van de woning van de indiener neemt de geluidbelasting in de toekomstige situatie inderdaad toe. Dit heeft te maken met de verschuiving van de weg richting de woning van indiener in combinatie met het verhogen van de rijsnelheid en verkeersgroei. De verhoging van de maximum snelheid van 80 km/uur naar 100 km/uur heeft van de hiervoor genoemde parameters de geringste invloed op de toename in de geluidbelasting. In het geluidonderzoek wordt gerekend met de maximale rijsnelheden welke in het geluidmodel worden vertaald naar representatief te achten gemiddelde snelheden. Snelheidsovertredingen zijn een kwestie van handhaven en deze vallen buiten de scope van het akoestisch onderzoek. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
21	3	Indiener stelt dat het eventueel wegnemen van de flitspaal ter hoogte van de Vossenbosweg, een hogere snelheid tot gevolg heeft en daarmee een toename van de geluidsbelasting. Die stelling wordt ondersteund door een situatie aan te halen in de zienswijzeprocedure van de N377. Waarop de provincie Overijssel formeel doch juridisch juist reageerde door aan te geven dat de provincie niet bevoegd is om snelheids- of roodlicht controlecamera's te plaatsen. Alleen de politie is daarvoor bevoegd en doet dat alleen op locaties met grote hoeveelheid ongevallen. Gesteld wordt dat een situatie dreigt waarin een lagere maximumsnelheid met controle, vervangen wordt door een situatie met hogere maximumsnelheid zonder controle. In een representatief geluidsonderzoek dient dat meegenomen te worden. Het huidige geluidsonderzoek maakt een eerlijke vergelijking niet mogelijk.	De flitspalen zullen in de nieuwe situatie inderdaad verdwijnen. De huidige N35 verdwijnt ter plaatse echter ook door aanleg van een nieuwe tracé langs het spoor. In de nieuwe situatie is er dus geen autoverkeer op de door indiener bedoelde locatie. In het geluidonderzoek wordt gerekend met de maximale rijsnelheden die in het geluidmodel worden vertaald naar representatief te achten gemiddelde snelheden. Snelheidsovertredingen zijn een kwestie van handhaven en zijn een verantwoordelijkheid van de politie. Snelheidsovertredingen, en het rekenen met hogere snelheden dan de maximaal toegestane rijsnelheid, vallen dan ook buiten de scope van het akoestisch onderzoek.
21	4	Indiener stelt dat luchtkwaliteit gaat afnemen omdat de nieuwe weg dichterbij komt en hoger komt te liggen. Gesteld wordt dat in de ter inzage	In het luchtkwaliteitsonderzoek dat in het kader van de MER is uitgevoerd is gebruik gemaakt van Standaard Rekenmethode 2 (SRM2). Er wordt rekening gehouden met het effect van tunnels, verdiepte en verhoogde

		gelegde stukken niets te lezen is over luchtkwaliteitsrapport waarin ten aanzien van de wegen met een (half)verhoogde ligging nader onderzoek is gedaan naar de luchtkwaliteit. Daardoor wordt ook niet duidelijk welke standaardrekenmethode bij het onderzoek is gehanteerd. Het onderzoek is op dit punt ontoereikend.	wegligging. Door een verhoogde wegligging nemen de fijnstof- en NO2 concentraties op leefniveau in de omgeving af, aangezien de rookgassen hoger in de atmosfeer worden ingebracht en sneller worden opgemengd. Door de toename van wegverkeer in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie is er netto echter sprake van een kleine verhoging van de concentratieniveaus op leefniveau. Uit het onderzoek blijkt echter dat de concentraties van vervuilende stoffen na realisatie van het plan nog steeds ruim onder de wettelijke grenswaarden blijven. Doordat het project opgenomen is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht wordt gegarandeerd dat voldaan wordt aan de wettelijke normen. Daarmee is er geen projectspecifieke berekening meer nodig. Voor verdere uitleg over luchtkwaliteit, zie Hoofdstuk 3: Woon en Leefklimaat van deze Nota van Antwoord.
21	5	Indiener verzoekt om zienswijze over te nemen en onderzoek aan te vullen. Tevens is het verzoek het plan zodanig in te richten dat geen toename van geluids(overlast) of verminderde luchtkwaliteit kan optreden bij de woning.	Het onderzoek is uitgevoerd conform de geldende en van toepassing zijnde wetgeving. Op basis van het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer is het financieel niet doelmatig om maatregelen te treffen waarmee op deze woning de geluidbelasting kan worden gereduceerd tot aan de voorkeurswaarde van 50 dB. Een hogere geluidbelasting is daarmee wettelijk toegestaan. Door de opname van het project in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht is de juridische haalbaarheid voor het project ten aanzien van luchtkwaliteit geborgd en is verzekerd dat de projectwijzigingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden.
21	6	Vergelijkbare situatie in Brummen (N348) wordt aangehaald waar bewoners ontevreden zijn, evenals situatie bij Donkerbroek (N381). Bij laatste genoemde situatie is ervoor gekozen om enkel verbreding uit te voeren aan de zijde waar nauwelijks huizen in de buurt staan. Indiener stelt dat dergelijke terughoudendheid ontbreekt bij OTB N35. Gemeend wordt dat juist de bevolkte omgeving Wierden-West/Huurne ongeschikt is.	Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35. Dat komt om dat belangen soms tegenstrijdig zijn en ook wettelijke en financiële kaders een rol spelen bij de uiteindelijke besluitvorming. Overigens is de uitgewerkte variant (noordvariant) een door de omgeving aangedragen variant.
22	1	Indieners exploiteren een agrarisch bedrijf van met name melkkoeien. Het tracé van OTB ligt op zo'n 30 meter achter het erf. Daarmee ontstaan er conflicterende belangen tussen het bedrijf en de Staat. Huidige situatie is een huiskavel van 4 ha inclusief 1 ha erf. Door de Staat beoogde grondaankoop, inclusief F 35, beslaat rond 1 ha. daarmee blijft 3 ha over inclusief 1 ha erf. Indiener stelt dat het evident is dat de huiskavel te klein wordt voor het weiden van melkvee, ondanks dat het weiden van melkvee	Rijkswaterstaat is reeds geruime tijd met indiener in gesprek over het verlies van zijn gronden vanwege de aanpassingen aan de N35 en wat dit betekent voor zijn bedrijfsvoering. Indiener heeft hiertoe inmiddels een aanbieding ontvangen, waarbij indiener ter compensatie van zijn verlies aan grond de mogelijkheid tot ruilgrond word geboden en daarnaast een schadevergoeding voor alle overige geleden schade onder meer voor gemiste weidegang premie. Met inachtneming van deze schadecomponenten acht Rijkswaterstaat het voor indiener mogelijk om zijn bedrijfsvoering ook op een kleinere

		<p>als algemeen maatschappelijk belang moet worden aangemerkt. Zo blijkt ook uit de weidepremie die Friesland Campina verstrekt voor weiden van melkkoeien.</p> <p>Indiener stelt dat in de besluitvorming rondom OTB de gevolgen voor de bedrijfsvoering volstrekt onderbelicht zijn gebleven. Door verlies van 1 ha aan grasland aan ons erf komt het bedrijf onder de kritische grens voor weidegang en daarmee onder de kritische grens van levensvatbare bedrijfsvoering. RWS realiseert zich dat niet c.q. onvoldoende, begrijpt de indiener via zijn adviseur.</p> <p>Indieners vinden dat dit aspect vooraf in beeld gebracht dient te worden door een bedrijfskundige met expertise op gebied van melkveehouderij. Pas daarna kan beoordeeld worden of het OTB recht doet aan alle belangen.</p> <p>Indieners nodigen RWS uit om langs te komen en in gesprek te gaan.</p> <p>Kennismemen van de situatie is absoluut noodzakelijk, ter voorkoming dat er enkel vanaf 'de tekentafel' wordt geoordeeld.</p>	<p>huiskavel voort te zetten.</p> <p>Er is nog geen overeenstemming met indiener bereikt. Rijkswaterstaat blijft in gesprek met indiener waarbij alle opties open worden gehouden.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft naar aanleiding van deze zienswijze indiener aangeboden om door een onafhankelijke bedrijfskundige /expert op het gebied van melkveehouderij een bedrijfsinventarisatie te laten doen op kosten van Rijkswaterstaat. Indiener heeft hier vanaf gezien</p>
22	2	<p>Indiener stelt dat zij vele gronden in de nabijheid van zijn boerderij in gebruik hebben van "jaar tot jaar". Het tracé van OTB zorgt voor een substantiële afname van het gebruik van die gronden. Indiener stelt dat, in het kader van planologische beoordeling die voorligt, niet volstaan kan worden met een standaardverwijzing dat de onteigeningswet voorziet in de financiële schadeloosstelling en dat die in de planologische fase niet beoordeeld hoeft te worden. Immers RWS communiceert dat voor gronden die van "jaar tot jaar" in gebruik zijn geen vergoedingsregeling geldt. Ook niet als die gronden, zoals het geval is, decennialang door de indiener en ouders van indiener gebruikt zijn.</p>	<p>Indiener zal voor het verlies van zijn gronden en rechten een passende aanbieding ontvangen gebaseerd op de onteigeningswetgeving en jurisprudentie, hetgeen betekent dat de gronden welke in gebruik zijn, niet voor vergoeding in aanmerking komen.</p>
24	1	<p>Indiener stelt dat er aan veel aspecten is gedacht om voorzieningen te treffen, maar ter hoogte van de Schietbaanweg/Meijerinksberg is er amper iets gedaan om te komen tot beperking van de geluidsoverlast met name in noordelijke richting.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
24	2	<p>Indiener stelt dat de weg wordt verdubbeld, hetgeen zal leiden tot een toename van de verkeerintensiteit omdat de weg attractiever wordt.</p>	<p>Het verbreden van de N35 zorgt er inderdaad voor dat er meer verkeer van de N35 gebruik zal maken. Dit betreft deels verkeer dat anders van het onderliggend wegennet gebruik maakt.</p>
24	3	<p>Indiener stelt dat de geluidsproductie vanuit de bron zal toenemen omdat de snelheid wordt verhoogd naar 100 km/u.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
24	4	<p>Indiener stelt dat de bewoners aan de zuidzijde succesvol hebben samengewerkt om de weg in noordelijke richting te schuiven.</p>	

		Indiener heeft daartegen geen bezwaar ingediend ervan uitgaande dat dit in de overdracht van het geluid gecompenseerd zou worden.	
24	5	Indiener stelt dat het benutten van de hoger liggende spoorlijn als geluidswering, door de weg naar het noorden te schuiven, teniet wordt gedaan door het verhoogd aanleggen van de weg tot op het niveau van de spoorlijn.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op hoogte van de geluidbelasting.
24	6	Indiener stelt dat aan de zuidzijde een gebied ligt met een zeer beperkt (!) aantal woningen, daar wordt wel een geluidsscherm tot aan de Vossenbosweg geplaatst. Indiener geeft aan dat dat scherm voor een reflectie naar het noorden zorgt, hoe absorberend het scherm ook zal zijn.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
24	7	Indiener stelt dat aan de noordzijde (van N35, ter hoogte van Schietbaanweg/Meijerinksberg) woningen in een gebied liggen dat een hogere geluidsbelasting zal kennen dan de toegestane norm. Indiener stelt daarbij dat in dat gebied woningen zijn die er zeker 6 dB aan gevelbelasting bij krijgen, veelal resulterend in waardes die de toegestane norm nagenoeg benaderen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
24	8	Indiener stelt dat de geluidsberekening uitgaat van gemiddelde waarden en geen rekening houdt met de grote hoeveelheid auto's en motoren die een veel hogere geluidsproductie kennen dan gebruikelijk. Dat zorgt ervoor dat bij een aanzienlijk aantal woningen (ten noorden van N35, bij Schietbaanweg/Meijerinksberg) de norm wordt overschreden, ook al blijkt dat wellicht niet uit huidige berekeningen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.
24	9	Indiener stelt dat het effect van het geluidsstille asfalt dat wordt toegepast zeer beperkt is.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
24	10	Indiener stelt dat indien er geen maatregelen worden getroffen (voor woningen ter hoogte van Schietbaanweg/Meijerinksberg), anders dan het geluidsstille asfalt, die de bronbelasting of geluidsoverdracht doen verminderen, het woongenot significant zal dalen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.
24	11	Indiener stelt dat de waarde van de woningen (ter hoogte van Schietbaanweg/Meijerinksberg) significant zal dalen. Met verlaging WOZ waarde en daardoor minder inkomsten voor de gemeente tot gevolg (wordt niet verder op ingegaan).	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
24	12	Indiener stelt de volgende aanvullende maatregelen voor om toename van de geluidsbelasting te beperken: - plaatsen van geluidsschermen aan noordzijde van de weg (N35, ter hoogte	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk

		van Schietbaanweg/Meijerinksberg) of, indien mogelijk, noordzijde van het spoor - verlaagd aanleggen van de weg tot op huidig maaiveld - terugbrengen van de snelheid (en handhaven hierop) naar 80 km/u.	2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht en in 2.2. wordt ingegaan op het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan.
24	13	Indiener verzoekt om met alle bewoners van het gebied (Schietbaanweg/Meijerinksberg) contact op te nemen indien gegevens (zoals verkeersbewegingen) tussen het OTB en TB veranderen.	Wijzigingen ten opzichte van het OTB worden in het TB vermeld zodat inzichtelijk is wat de wijzigingen zijn ten opzichte van het OTB. Alle indieners van zienswijzen worden over het TB geïnformeerd. Ook vindt bredere communicatie over (de inhoud van) het TB plaats middels de website, nieuwsbrieven en advertenties. Omdat er met een nieuwe versie van het verkeersmodel is gerekend zijn andere verkeersintensiteiten berekend in het TB ten opzichte van het OTB. In de plansituatie 2030 rijden er op de N35 tussen Wierden en Nijverdal in het OTB circa 36.000 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. In het TB betreft dit 38.600 motorvoertuigen voor een gemiddelde werkdag in het jaar 2030.
24	14	Indiener hoopt een correcte zienswijze te hebben ingevuld, alvorens, indien nodig, formeel bezwaar te maken tegen de huidige plannen.	Het is mogelijk beroep in te stellen tegen het uiteindelijke besluit door belanghebbenden die niet kan worden verweten geen zienswijzen te hebben ingediend. Dit betekent dat diegenen een beroep kunnen instellen op de onderwerpen waar ook een zienswijze is ingediend. Ook is het mogelijk een beroep in te stellen tegen een wijziging ten opzichte van het ontwerpbesluit als de belanghebbende daardoor wordt geraakt.
24	15	Indiener verwacht dat door de maatregelen financiële compensatieregelingen en verlagingen van de WOZwaardes kunnen worden voorkomen, waarmee eventueel hogere kosten kunnen worden vereffend.	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
25	1	Indiener schrijft over zijn landbouwgrond.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
25	2	Indiener geeft aan dat er geen overeenstemming is bereikt over het feit dat het OTB over zijn landbouwgrond loopt.	Het overleg met indiener over het verlies van zijn grond en verwerving door de Staat is opgestart. Hij ontvangt hiertoe een aanbieding gebaseerd op de onteigeningswetgeving en jurisprudentie.
26	1	Indiener schrijft over zijn landbouwgrond en dat hij daar in zijn belang wordt geschaad.	Voor de doorgang van het project is grond nodig van indiener. In dit kader zijn gesprekken gevoerd met indiener.
26	2	Indiener geeft aan dat er geen overeenstemming is bereikt over het feit dat het OTB loopt over zijn landbouwgrond loopt. De indiener is graag bereid om zijn zienswijze eventueel mondeling toe te lichten.	Het overleg met indiener over het verlies van zijn grond en verwerving door de Staat is opgestart. Hij ontvangt hiertoe een aanbieding gebaseerd op de onteigeningswetgeving en jurisprudentie.
27	1	Indiener schrijft dat de geluidsoverlast bij zijn woning door de wegvernieuwing boven de 50 decibel komt, namelijk 54 decibel.	De geluidbelasting op de woning van indiener is op basis van het (O)TB en het daarin bepaalde maatregelenpakket inderdaad 54 dB. Het treffen van afscherpende voorzieningen om de geluidbelasting te reduceren tot de

			<p>voorkeurswaarde van 50 dB (voor deze woning de toetswaarde) is financieel niet doelmatig. Vanwege het financieel niet doelmatig zijn van maatregelen is op grond van de Wet milieubeheer een hogere geluidbelasting dan de toetswaarde toelaatbaar. Voor de woningen waar sprake is van een overschrijding van de toetswaarde (in dit geval 50 dB) zal een gevelisolatieonderzoek worden uitgevoerd naar de binnenwaarde in de betreffende woningen. Indien de binnenwaarde hoger is dan de grenswaarde die hiervoor in de Wet milieubeheer is opgenomen, komt de woning in aanmerking voor gevelisolerende maatregelen. Het gevelisolatie onderzoek maakt geen onderdeel uit van het onderzoek dat nu wordt uitgevoerd, maar wordt in een later stadium uitgevoerd.</p>
27	2	<p>Indiener geeft aan dat er geluidswerende maatregelen getroffen dienen te worden door RWS. Zijn voorkeur gaat uit naar een geluidswand tussen de nieuwe N35 en de spoordijk.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hierin is beschreven hoe maatregelen tot stand komen. De door indiener voorgestelde maatregel is voor zijn woning (en omliggende woningen) financieel niet doelmatig</p>
27	3	<p>Indiener stelt dat de huidige tunnel gelegen aan de Vossenbosweg, dadelijk wordt verlengd. Op dit moment zit de tunnel qua verkeersveiligheid aan zijn maximale lengte. Wordt deze tunnel nl. verlengd dan is het niet meer mogelijk om aan de ene van de tunnel te zien of er aan de andere kant van de tunnel verkeer nadert. De tunnel is nl. maar geschikt voor enkel breder vervoer.</p>	<p>De tunnel wordt voorzien van verkeerslichten (VRI) als veiligheidsmaatregel.</p>
27	4	<p>Indiener stelt dat hij geluidsoverlast heeft buiten in de tuin en op het erf.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p> <p>Uw woning ligt in de huidige en toekomstige situatie aan de noordzijde van de N35. Vanwege het verschuiven van de weg naar het noorden neemt het geluidniveau in uw tuin toe. Een gedeelte van uw tuin ligt aan de noordzijde van het object waar het geluidniveau in de toekomstige situatie vanwege afscherming door het object circa 50 dB bedraagt. De delen van de tuin die niet door de woning afgeschermd worden zullen circa 3 dB hoger geluidniveau hebben.</p>
27	5	<p>Indiener geeft daarnaast aan dat bij het gebruik van de tunnel door landbouwverkeer er een gevaarlijke situatie ontstaat.</p>	<p>Er zijn geen aanpassingen aan het huidige profiel van de tunnel voorzien. Het gebruik blijft ongewijzigd en ook het type verkeersdeelnemers dat van de tunnel gebruikt maakt blijft hetzelfde.</p>
28	1	<p>Zienswijze van indiener (werkgroep Baron van Sternbachlaan) gaat in op het wegvak aan de Nijverdalse zijde, van Regge t/m Wierdense Veld (km 34.650 t/m 38.000). Deze zienswijze is ook bedoeld als communicatiemiddel richting andere belanghebbenden. Aan</p>	<p>Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.</p>

		het eind van de zienswijze, in hoofdstuk 10 zijn de aanpassingen op het OTB/MER opgesomd die de werkgroep doorgevoerd wil zien.	
28	2	Indiener heeft de maatregelen m.b.t. geluid, natuur en landschappelijke inpassing beoordeeld en komt tot de conclusie dat op delen van het tracé goede maatregelen worden getroffen maar dat deze maatregelen op belangrijke delen van het tracé in het gebied van indiener, van Regge t/m Wierdense Veld, zwaar onvoldoende zijn.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3 is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
28	3	Indiener geeft aan dat naast de doelen van doorstroming/bereikbaarheid (die Rijkswaterstaat heeft gesteld) voor de N35 ook 'leefbaarheid' een doel moet zijn. Dit omdat de 4-baans autoweg straks dwars door de dorpskom van Nijverdal, langs woonwijken, het Wierdense Veld, landgoed Eversberg en het Reggedal loopt. Indiener geeft aan dat dit een maximale inspanning vereist om de leefbaarheid van de omwonenden en de natuur- en recreatieve waarden van het gebied overeind te houden. Indiener is van mening dat Rijkswaterstaat alleen de minimale wettelijke maatregelen neemt. Voor indiener is dit onaanvaardbaar en deze wil dan ook aanvullende maatregelen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
28	4	Indiener geeft aan niet alleen kritiek te spuien, maar ook een alternatief ontwerp te hebben ingebracht te hebben op de informatie-avond van Rijkswaterstaat van 30 maart 2017 in het Anker te Wierden. Dit alternatieve ontwerp houdt in de ogen van indiener wel rekening met de leefbaarheid en natuur- en recreatieve waarden en de doelen van Rijkswaterstaat (doorstroming/bereikbaarheid) blijven hiermee overeind.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpekeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
28	5	Indiener zet de hoofdpunten van het alternatief ontwerp uit een: <ul style="list-style-type: none"> • Geen viaduct bij de ongelijkvloerse kruising met de Baron van Sternbachlaan maar een tunnel in combinatie met een rotonde bij de aansluiting van de Baron van Sternbachlaan op de Wierdensestraat. Dit voorkomt dat de N35 op een hoge dijk wordt gelegd maar op maaiveldniveau blijft en het verbetert de doorstroming op de Baron van Sternbachlaan. • Geluidsschermen van 4 meter hoog langs beide zijden van het tracé van Regge t/m Wierdense Veld. Dit vermindert de overlast van geluid, licht en beweging. Een uitzondering maakt indiener voor het tracé-deel aan de zuidzijde bij het industrieterrein. Vanwege de zichtbaarheid van het industrieterrein	

		zijn geluidschermen hier juist niet gewenst.	
28	6	Het alternatief ontwerp wordt volgens indiener inmiddels breed gedragen door de lokale politiek (zowel door het college als de gemeenteraad van Hellendoorn), de ondernemersvereniging 't Lochter, de wijkverenigingen Nijverdal-Oost en Kruidenwijk en vele omwonenden aan beide zijden van het tracé.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	7	Indiener (als werkgroep) is er op gericht om invloed uit te oefenen op het definitieve ontwerp door zoveel mogelijk belanghebbende voorzien van de informatie omtrent inhoudelijke bezwaren, argumenten en het alternatief ontwerp van indiener. Ten behoeve hiervan is er een powerpoint presentatie gemaakt die aan zoveel mogelijk belanghebbenden is getoond (zie zienswijze voor partijen). Dit heeft volgens indiener geleid tot een breed draagvlak voor het alternatief ontwerp.	
28	8	Indiener benadrukt dat zij geen actiegroep is, maar een werkgroep die zich sterk maakt voor een alternatief. Doel van de werkgroep was om het OTB/MER terug te brengen tot een leesbaar document met de belangrijkste conclusies voor het gebied van Regge t/m Wierdense veld. Dit was ook voor de werkgroep nog een uitdaging, omdat het OTB-besluit vroeger kwam dan verwacht en de zienswijze gedurende de feestmaand (december) moest worden uitgewerkt. Indiener geeft dan ook aan dat er onjuistheden in de zienswijze geslopen kunnen zijn (door de korte termijn en complexiteit). Mocht dit het geval zijn wordt indiener hier graag van op de hoogte gesteld.	
28	9	Indiener geeft aan het OTB/MER een forse papierwinkel te vinden die voor menig belanghebbende onleesbaar is.	Het OTB/MER N35 Nijverdal - Wierden is inderdaad een omvangrijk document. Het bevat op onderdelen ook complexe materie. Om te kunnen voldoen aan de wettelijke vereisten is het niet te voorkomen dat het volledige besluit zo omvangrijk is. Voor de leesbaarheid is daarom ook een afzonderlijke publiekssamenvatting gemaakt.
28	10	Indiener had als uitgangspunt bij het opstellen van de zienswijze objectiviteit. Punten uit het OTB/MER zijn zowel in positieve als negatieve zin beoordeeld door indiener.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	11	Indiener roept Rijkswaterstaat op om geen historische fout te maken met de N35 op deze wijze door het stedelijk gebied van Nijverdal te leiden: dit leidt tot een forse aanslag op de gehele gemeente Hellendoorn.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.

28	12	Indiener geeft aan dat Nijverdal leefbaar moet blijven en roept om zuinig te zijn op de landschappelijke rijkdom.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.
28	13	<p>Indiener beperkt zich in de zienswijze tot het traject Regge t/m Wierdense Veld. Indiener geeft aan dat de ligging van de weg hier niet of nauwelijks verandert, terwijl er op het tracé wel het volgende verandert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De 2-baans weg wordt een 4-baans autoweg met gescheiden rijbanen • De maximum snelheid gaat omhoog van 80 naar 100 km/uur • Ongelijkvloerse kruising met de Baron van Sternbachlaan zonder op/afritten: de Baron van Sternbachlaan op maaiveldniveau terwijl de N35 hier op een viaduct/hoge wal komt te liggen. De aansluiting van de Baron van Sternbachlaan met de Wierdensestraat blijft een aansluiting met verkeerslichten. • Ongelijkvloerse aansluiting met de Burgemeester H. Boersingel met op/afritten: de Burgemeester H. Boersingel op maaiveldniveau terwijl de N35 hier eveneens op een viaduct/hoge wal komt te liggen. • Meer verkeer, meer lawaai, meer verstoring. 	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	14	<p>Indiener beargumenteert het 'meer verkeer, meer lawaai, meer verstoring', als volgt: naast de autonome groei van het verkeer (+42%) trekt de uitbouw van een 2 baans weg naar een 4 baans autoweg extra verkeer aan (+23%). Totaal neemt het verkeer op de N35 tussen 2010 en 2030 met 76% toe. Dat zal richting toekomst nog fors toenemen als de reeds bestaande plannen voor uitbouw van het gehele tracé naar Zwolle ook zijn gerealiseerd. 76% verkeerstoename!</p>	<p>Door onder andere toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen, door economische groei en door infrastructurele wijzigingen groeit het verkeer op de N35 naar verwachting met circa 42% tussen 2010 en 2030. Op een totale toename van 76% is meer dan de helft van het extra verkeer in dit project autonome groei en wordt niet veroorzaakt door de uitbreiding N35 Wierden – Nijverdal. De toename is bepaald met behulp van het NRM het verkeersmodel van Rijkswaterstaat. In dit model wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen mits daarover een formeel besluit is genomen. Effecten van deze ontwikkeling zijn dus opgenomen in de effecten die voor de N35 Wierden – Nijverdal zijn bepaald en komen daar niet nog eens bovenop.</p>
28	15	<p>Indiener belicht de procedure van het MER en wat de criteria zijn voor eventuele maatregelen.</p> <p>Indiener concludeert hieruit dat Rijkswaterstaat weinig aandacht heeft voor leefbaarheid, natuur en landschap is. In het MER wordt volgens indiener vooral uitgegaan van de wettelijk minimale maatregelen.</p>	<p>Bij het nemen van een tracébesluit dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich te houden aan de wettelijke regelingen die daarop van toepassing zijn. Het gaat daarbij o.a. om de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt, zoals voor elk besluit de Algemene wet bestuursrecht, waarin o.a. algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn opgenomen. Als het noodzakelijk is om te voldoen aan wettelijke normen, is de minister gehouden de daartoe benodigde maatregelen te nemen. Indien vanuit de omgeving wensen leven om meer te doen dan wettelijk noodzakelijk is, zal dit op basis van de lokale omstandigheden moeten worden gemotiveerd.</p>

			Als dit niet mogelijk is kan vanuit het gelijkheidsbeginsel niet aan de wens tegemoet gekomen kunnen worden, omdat dan ook elders hierop een beroep gedaan kan worden (precedentwerking).
28	16	<p>Indiener geeft een gebiedsomschrijving van het wegvak aan de Nijverdalse zijde, van Regge t/m Wierdense Veld van km 34.650 t/m 38.000.</p> <p>Hierin zijn achtereenvolgens (richting Nijverdal naar het oosten) alle landschappen en woonwijken aan de noord- en zuidzijde van het tracé geschetst door indiener. (o.a. Reggedal, Landgoed Eversberg, binnenstedelijke groene long, bufferzone Wierdense Veld, verschillende woonwijken, etc.)</p>	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	17	Indiener is het eens met het hoofddoel van het project dat Rijkswaterstaat heeft benoemd: bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De doorstroming op het tracé Zwolle – Enschede is al vele jaren een probleem en de weg is op diverse punten niet veilig. Goed dat daar wat aan gebeurt!	
28	18	<p>Indiener is echter van mening dat Rijkswaterstaat de volgende (belangrijke) punten vergeten is: de leefbaarheid en de belevingswaarde van het gebied langs het tracé.</p> <p>Volgens indiener scoort het project een dikke onvoldoende op het traject binnen de Gemeente Hellendoorn, van Regge t/m Wierdense Veld.</p>	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.
28	19	Indiener is van mening dat leefbaarheid en belevingswaarde tot uitdrukking komen in de (MER)thema's Geluid, Natuur en Landschappelijke inpassing.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	20	Indiener is van mening dat geluid een belangrijk aandachtsgebied is bij de inpassing van iedere weg, en dat dit ook zo is bij de N35.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	21	<p>Volgens indiener hanteert Rijkswaterstaat met betrekking tot geluid andere, hogere normen dan de Gemeente Hellendoorn.</p> <p>Indiener stelt hierover:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De normen van Rijkswaterstaat zijn wettelijk vastgelegd. De voorkeurswaarde is 50dB met een maximale bovengrens van 65dB. - De gemeente Hellendoorn heeft in haar Geluidvisie 2009 haar grenswaarde (ambitiewaarden) en bovengrenzen vastgelegd. Zie tabel in zienswijze (p. 15). Daarbij heeft de gemeente onderscheid gemaakt in gebiedstypen. <p>Indiener vergelijkt de verschillende stukken gebied, van Regge t/m Wierdense Veld, met de geluidvisie van</p>	Het gebiedsgerichte geluidbeleid is een gemeentelijk beleid en niet van toepassing op deze situatie. Het gemeentelijk geluidbeleid geldt voor lokale wegen waar de gemeente wegbeheerder is. Gemeenten hebben de vrijheid om lokaal geluidbeleid op te stellen. Voor de aanleg en/of wijziging van rijkswegen (waaronder de N35) is het gemeentelijk geluidbeleid echter niet van toepassing, hiervoor geldt de Wet milieubeheer als van toepassing zijnde wetgeving (met een voorkeurswaarde van 50 dB en maximale waarde van 65 dB). Omdat het gemeentelijk geluidbeleid niet van toepassing is voor de wijziging aan de N35 en de hiermee samenhangende aanpassingen aan overige wegen, wordt in het akoestisch onderzoek niet getoetst aan de ambitiewaarden die in het gemeentelijk geluidbeleid zijn opgenomen. Er wordt echter wel naar gestreefd om zoveel als mogelijk te voldoen aan de toetswaarde (Wet

		de Gemeente Hellendoorn en de grenswaardes die hieruit voortkomen (zie zienswijze p. 15/16). Indiener concludeert dat de geluidsgrenzen tussen Rijkswaterstaat en de gemeente heel groot zijn.	milieubeheer). Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
28	22	Indiener schetst het volgende: Rijkswaterstaat moet zich aan de wettelijke kaders qua geluidsbelasting houden. Met modellen wordt de geluidsbelasting langs het tracé berekend. Er worden geen metingen 'in het veld' uitgevoerd. Daar waar de grenzen worden overschreden worden maatregelen getroffen. Belangrijke geluidswerende maatregelen zijn geluidreducerend asfalt en geluidschermen. Rijkswaterstaat past beide toe binnen het project, echter niet overal in dezelfde mate.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de maatregelen.
28	23	Indiener heeft het geluidreducerend asfalt en geluidschermen weergegeven in twee tabellen (zie zienswijze p. 16). Indiener zegt hier het volgende over: In tabel 6 is te lezen dat over de volle lengte van het tracé geluidreducerend asfalt type B wordt toegepast. In tabel 7 is te lezen waar geluidschermen worden toegepast. Daaruit kan worden afgelezen dat aan de zuidzijde in ons gebied langs een groot deel van het tracé geluidschermen van 3 tot 4 meter hoog worden geplaatst terwijl aan de noordzijde slechts een beperkt scherm van 2 meter hoog wordt geplaatst.	In het TB wordt de in het OTB geadviseerde dunne geluidreducerende deklaag type B niet meer voorgesteld. Dit is in het akoestisch onderzoek nader toegelicht. Wel zal de N35 worden voorzien van een dunne geluidreducerende deklaag type A. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
28	24	Indiener heeft de geldende geluidsproductieplafonds (GPP's)* beoordeeld ten opzichte van de nieuw vast te stellen GPP's zoals vermeld in bijlage A van het OTB-besluit. Daarbij heeft indiener gekeken naar zowel de zuidzijde als noordzijde. De verschillen tussen beide zijden zijn groot.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. De geluidbelasting op de referentiepunten wordt bepaald in Silence, het geluidrekenmodel van Rijkswaterstaat. In dit model worden ook geluidschermen mee genomen. Doordat de afschermbrengende voorzieningen aan weerszijden van de weg verschillen, treden er ook op de GPP's aan weerszijden van de weg verschillen op
28	25	Zuidzijde: Uitgaande van de getallen van Rijkswaterstaat daalt de geluidsbelasting ter hoogte van de woonwijken aanmerkelijk met zo'n 2 tot 5 dB en ligt de absolute waarde rond de voorkeurswaarde van Rijkswaterstaat van 50 dB. Oorzaken van deze daling zijn toepassing van geluidreducerend asfalt type B en geluidschermen van 3 tot 4 meter hoog. Bij het industrieterrein 't Lochter en het Ecoduct is de geluidsbelasting echter veel hoger; rond de 61 dB. Hier worden namelijk geen geluidschermen toegepast om de zichtbaarheid van het	

		industrierrein te behouden. Vanuit ondernemerskant een begrijpelijke keuze.	
28	26	<p>Indiener heeft de uitkomsten (voor de GPP aan de zuidzijde) van Rijkswaterstaat met de geluidsniveaus vergeleken die de Gemeente Hellendoorn hanteert (zie afbeelding pag. 17 zienswijze).</p> <p>Voor de woonwijken zal de geluidsbelasting oplopen tot gemiddeld 51dB. De grenswaarde van de gemeente is 48dB. Een verschil van + 3dB. Dat lijkt weinig maar het effect is aanzienlijk. Dat betekent 2x harder geluid dan de grenswaarde van de gemeente. Het geluid in de woonwijken blijft wel ruim binnen de bovengrenswaarde van de gemeente.</p>	<p>Het gebiedsgerichte geluidbeleid is een gemeentelijk beleid en niet van toepassing op deze situatie. Het gemeentelijk geluidbeleid geldt voor lokale wegen waar de gemeente wegbeheerder is. Gemeenten hebben de vrijheid om lokaal geluidbeleid op te stellen. Voor de aanleg en/of wijziging van rijkswegen (waaronder de N35) is het gemeentelijk geluidbeleid echter niet van toepassing, hiervoor geldt de Wet milieubeheer als van toepassing zijnde wetgeving (met een voorkeurswaarde van 50 dB en maximale waarde van 65 dB). Omdat het gemeentelijk geluidbeleid niet van toepassing is voor de wijziging aan de N35 en de hiermee samenhangende aanpassingen aan overige wegen, wordt in het akoestisch onderzoek niet getoetst aan de ambitiewaarden die in het gemeentelijk geluidbeleid zijn opgenomen. Er wordt echter wel naar gestreefd om zoveel als mogelijk te voldoen aan de toetswaarde (Wet milieubeheer).</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op het gemeentelijk geluidbeleid.</p>
28	27	<p>Noordzijde: Indiener is van mening dat de situatie aan de noordzijde vele malen slechter is. Daar krijgen omwonenden te maken met geluidsniveaus tussen de 58 en 64 dB. Dat zijn waardes dichtbij de bovengrens van Rijkswaterstaat. Op een belangrijk deel van het tracé neemt de geluidsbelasting daarbij aanzienlijk toe met 2 tot 4 dB. Wederom lijken het kleine getallen maar de effecten zijn groot.</p> <p>Oorzaak voor deze toename is met name de verhoging van de ligging (viaduct) van de N35 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan waardoor de naastliggende spoordijk haar natuurlijke geluidswerende functie verliest richting de noordzijde.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.</p>
28	28	<p>Indiener heeft de uitkomsten (voor de GPP aan de noordzijde) van Rijkswaterstaat met de geluidsniveaus vergeleken die de gemeente Hellendoorn hanteert (zie afbeelding pag. 18 zienswijze).</p> <p>Het gemiddelde geluidsniveau langs het tracé wordt volgens Rijkswaterstaat ongeveer 61dB. De grenswaarde van de gemeente is 43dB. Een verschil van + 18dB. Dat is gigantisch. Dat betekent dat de geluidsintensiteit straks 64x groter zal zijn dan deze grenswaarde van de Gemeente. Zelfs de bovengrenswaarde van de gemeente</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>

		(53dB) wordt straks fors overschreden. De geluidsintensiteit wordt straks 7x groter dan de bovengrenswaarde!	
28	29	Indiener is van mening dat deze geluidsbelastingen niet passen bij een binnenstedelijk gebied met zulke grote recreatieve natuur- en landschappelijke waarden. Indiener is van mening dat hier aanvullende geluidsmaatregelen getroffen moeten worden.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
28	30	Indiener geeft aan dat Rijkswaterstaat weet dat geluidwerend effect van asfalt sterk afneemt met de jaren. Om de geluidsreductie tijdens de gebruiksfase zo lang mogelijk in stand te houden, wordt geadviseerd het asfalt 2 maal per jaar te reinigen met een cleaner. Eenmaal vervuild asfalt kan niet meer gereinigd worden. Indiener waarschuwt dat hiermee dus moet worden begonnen voordat de deklaag is dichtgeslibd.	De verminderde geluidreductie gedurende levensduur is verdisconteerd in de berekeningen. Voor beheer en onderhoud van de weg wordt alleen de vluchtstrook gereinigd. Door het band-wegdekcontact op rijstroken wordt het vuil uit de poriën getrokken en daarmee schoon gehouden. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
28	31	Indiener is groot voorstander van het toepassen van stil asfalt zoals gepland op het tracé Nijverdal-Wierden, mits daarbij met het volgende rekening gehouden wordt: - Zeer open dunne deklagen hebben een beperkte weerstand tegen wringend verkeer. Hierdoor kunnen bij horizontale belasting steentjes uit het wegoppervlak loskomen, wat de eerste aanzet vormt voor rafeling. - Dunne deklagen toegepast op een viaduct helling zorgen voor een extra trekbelasting op het asfalt wat een eerste aanzet voor uitbrokkeling is. - Het asfalt raakt zijn geluidreducerende werking versneld kwijt door vervuiling - Asfalt heeft voor de economische levensduur zijn geluidreducerende eigenschappen verloren (zie grafiek pg. 19 zienswijze). Ter plaatse van het viaduct zal dat nog eerder zijn.	Het is juist dat de geluidreducerende eigenschappen van dunne deklagen na verloop van tijd minder zijn dan bij de aanleg. Bij de berekeningen van de geluidbelasting is hier rekening mee gehouden. In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is een verouderingseffect voor het asfalt (Cwegdek) toegepast. Er wordt dus niet gerekend met de geluidreductie die behaald wordt bij de aanleg maar met de gemiddelde geluidreductie die optreedt gedurende de levensduur van het asfalt. Direct na de aanleg van het wegdek zal het asfalt meer geluid reduceren, aan het einde van de levensduur zal de geluidreductie minder zijn. Rijkswaterstaat heeft een kader technische bezwaren ten aanzien van stille wegdekken. Hierin zijn situaties beschreven waarin geluidreducerende wegdekken niet kunnen worden toegepast. Dit kader is ook toegepast bij de keuze voor het wegdek op de N35. Voor de locatie waarover indiener spreekt is een technisch bezwaar niet van toepassing (zoals wringend verkeer), dus wordt het wegdektype dunne deklagen wel toegepast.
28	32	Indiener is van mening dat de geluidreducerende werking van asfalt het best werkt als de weg zo vlak mogelijk ligt. Dit pleit in de ogen van indiener ook voor een weg op maaiveld niveau i.p.v. een viaduct.	Het effect van geluidsreducerend asfalt is voor een weg op hoogte even groot als voor een weg op maaiveldniveau. Wel is het zo dat de geluiduitstraling vanwege een weg op hoogte verder reikt dan wanneer deze weg op maaiveld ligt. Hiermee is rekening gehouden in het akoestisch onderzoek.
28	33	Indiener is van mening dat de geluidsreductie ter plekke van een viaduct niet meegenomen mag worden in het geluidsrekenmodel van RWS omdat niet te voorspellen is wanneer de geluidreducerende eigenschappen wegvallen.	Het onderzoek is uitgevoerd conform de wettelijke kaders, waaronder het Reken en meetvoorschrift geluid 2012 Eén van de parameters die relevant is voor het bepalen van de geluidbelasting is de wegdekcorrectie (Cwegdek) en deze is afhankelijk van het type wegdek. De wegdekcorrectie kent geen onderscheid tussen geluidreductie op een viaduct en geluidreductie op overige

			wegvakken.
28	34	Vaak voelen en horen weggebruikers de voegovergangen naar een brug of viaduct: kedoenk, kedoenk. Elk passerend voertuig produceert 4 geluidspieken. Verkeersintensiteit op de N35 in 2030 is 23.500 per etmaal. $23.500 * 4 = 94.000$ geluidspieken per etmaal, onregelmatig verdeeld. $94.000 : 24 \text{ uur} : 60 \text{ minuten} = 65$ geluidspieken per minuut, ongeveer 1Hz. Volgens indiener is dit voor omwonenden een bron van geluidsoverlast.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen, hierin is ook een toelichting op de stille voegovergangen opgenomen.
28	35	Voor omwonenden is een voegovergang volgens indiener een bron van geluidsoverlast. Indiener geeft aan dat het een vorm van laag frequent geluid is en niet of slecht door geluidschermen te dempen is. Laag frequent geluid dringt door tot in de slaapkamers en is zeer slecht voor de gezondheid. Verder heeft het een discontinue karakter wat extra hinderlijk is en tot slaapstoornissen kan leiden.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen waaronder voegovergangen. - In het reguliere akoestisch onderzoek op grond van de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder wordt laagfrequent geluid niet specifiek beoordeeld. - RWS zijn alleen situaties bekend waarin waarin laagfrequent geluid een aspect is waar aandacht aan besteed zou moeten worden als er sprake is van een (beweegbare) stalen brug, dergelijke situaties zijn in dit project niet aan de orde. - Bij vervanging van voegovergangen stelt RWS eisen aan het geluid van nieuwe voegovergangen die erop gericht zijn de hinder door voegovergangen te minimaliseren.
28	36	Indiener geeft aan dat er daarom in de buurt van bebouwing voegovergangen ingebouwd worden die je niet hoort. Indiener wijst op het volgende nadeel: stille voegovergangen gaan maar zo'n drie jaar mee; en het vervangen ervan is duur en zorgt voor oponthoud.	- Bij vervanging van voegovergangen stelt RWS eisen aan het geluid van nieuwe voegovergangen die erop gericht zijn de hinder door voegovergangen te minimaliseren.
28	37	Indiener geeft aan dat het alternatieve ontwerp beter 'scoort' op het vlak van voegovergangen: bij een tunnel zijn namelijk geen voegovergangen nodig (zie afbeeldingen op pagina 20).	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
28	38	Indiener geeft aan dat er bij het uitvoeren van de MER-studie gebruik is gemaakt van een aantal modellen (verkeer, geluid, luchtkwaliteit) en zijn aannamen gedaan over de ontwikkelingen op verscheidene gebieden tot 2030. Volgens indiener is dit steeds gebeurd op een manier die gebruikelijk en aanvaard is, maar zitten hier desondanks onzekerheden verbonden. Dit is volgens indiener terug te vinden op 'project MER pag 101'.	Diverse zienswijzen zijn gericht op de resultaten van de onderzoeken. Voor alle bij het Ontwerptracébesluit betrokken aspecten zijn onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn onder andere in het kader van een milieueffectrapportage uitgevoerd, en de effecten staan dan ook beschreven in het milieueffectrapport. Het klopt dat er op onderdelen in het onderzoek aannames gedaan moeten worden, bijvoorbeeld over ontwikkelingen tot 2030. Alle onderzoeken zijn echter uitgevoerd door deskundigen en volgens de - veelal wettelijk voorgeschreven - onderzoeksmethoden, protocollen en reken- en meetvoorschriften. Hiermee zijn onzekerheden zo beperkt mogelijk gehouden.
28	39	Indiener twijfelt over de invloed van de spoordijk ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan. Het verkeersmodel geeft aan dat ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan het GPP zal worden gewijzigd van 60dB in 62,6dB. Een toename van 2,6 dB.	Het beste inzicht in de toename (of afname) in de geluidbelasting wordt verkregen door de verschillen die op woningniveau worden berekend. Bij het berekenen van de geluidbelasting op woningniveau wordt rekening gehouden met een gedetailleerd omgevingsmodel. Voor de berekening van de

		<p>Maar komt deze toename wel overeen met de toekomstige werkelijkheid. Je zou verwachten dat de spoordijk een vergelijkend effect qua geluidreductie heeft als een geluidscherm van 4 meter hoog. Dan zou de huidige waarde geen 60dB zijn maar ongeveer 50db; vergelijkbaar met de toekomstige waarde aan de zuidzijde ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan na uitvoering van het project. Daarmee zou de toename geen 2,6dB worden maar ongeveer 12dB. Dit is volgens indiener nogal een verschil.</p> <p>Zie ook afbeelding op pagina 21 zienswijze. Hierbij is aangegeven dat het verkeersmodel uitgaat van fictieve meetpunten op 50 meter afstand van de weg. Daar bevindt zich volgens indiener echter de spoordijk, in de afbeelding aangegeven met een rode ovaal.</p>	<p>geluidbelasting op de referentiepunten wordt gerekend met een vereenvoudigd geluidmodel. De geluidbelasting op de referentiepunten wordt bepaald in Silence, het geluidrekenmodel van Rijkswaterstaat. In dit vereenvoudigde model zijn geen omgevingskenmerken (zoals de spoordijk) opgenomen en dit geluidmodel wordt enkel en alleen gebruikt voor de berekening van de geluidproductie op referentiepunten. Hierdoor is dit geluidmodel niet geschikt voor de berekening van de geluidbelasting op woningniveau. Een spoordijk heeft net als een geluidscherm een afschermend effect, waarmee in het onderzoek op woningniveau wel rekening gehouden wordt. Echter vanwege de vormgeving (talud) en de afstand tot de weg is het afschermend effect minder groot dan bij het geluidscherm aan de zuidzijde van de N35. Daarnaast volgt het scherm aan de zuidzijde van de N35 de hoogteligging van de weg, terwijl de hoogte van de spoordijk niet wijzigt maar de weg hier wel omhoog gaat. Daar waar de weg op dezelfde hoogte als de spoordijk ligt, verdwijnt het afschermend effect. Hierdoor ontstaan er verschillen in de berekende GPP's.</p>
28	40	<p>Indiener vraagt zich af of de 50dB grens wel op de juiste plek wordt gelegd. Voor het gebied ten noorden van de N35 is de 50dB grens ingetekend ongeveer ter hoogte van de Schanshekweg, ongeveer op 400 meter van de N35. We hebben onze twijfels of dit correct is. De autoweg N35 kan qua geluid als 'lijnbron' worden beoordeeld. De afname van het geluid bij een verdubbeling van de afstand is volgens een bron op het internet 3 dB. Uitgaande van de genoemde 62dB GPP onder punt 1 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan, 50 meter uit de buitenzijde van de buitenste rijstrook, komt onze berekening inzake de afstand van de 50 dB-grens tot de N35 uit op 800 meter. ($62\text{dB} - 50\text{dB} = 12\text{dB} / 3\text{dB} = 4x$ toename van de afstand. $Dwz: 50 \times 2 = 100 \times 2 = 200 \times 2 = 400 \times 2 = 800$ meter). Daarmee ligt de 50dB-grens op de lijn Baltinksweg/Akkerwinde!</p>	<p>Voor het bepalen van de geluidbelasting op woningniveau wordt gerekend met een gedetailleerd geluidmodel waarin de omgevingskenmerken (zoals bebouwing, verharde en onverharde oppervlaktes) zijn opgenomen. Het model waarmee de geluidbelasting op de referentiepunten wordt berekend is een vereenvoudigd model (berekening van de GPP's). Het is correct dat een afstandsverdubbeling voor lijnbronnen een afname van 3 dB betekent, dit geldt voor situaties waarbij het geluid zich in een 'vrij veld' zonder bijvoorbeeld bebouwing en andere afscherpende voorzieningen/objecten kan voortplanten. In het rekenmodel voor de berekening van de geluidbelasting op woningniveau zijn deze afscherpende objecten, overeenkomstige de daadwerkelijke situatie buiten, meegenomen waardoor de afname van geluid bij een afstandsverdubbeling meer dan 3 dB kan bedragen. Op basis van de berekende geluidbelasting op de referentiepunten is het derhalve niet mogelijk om op een vereenvoudigde wijze te bepalen waar een bepaalde geluidcontour zal liggen. Doordat het detailniveau van de modellen niet gelijk is, zal de geluidbelasting berekend op 50 meter in het gedetailleerde model overigens ook niet één op één te vergelijken zijn met de geluidbelasting die op datzelfde punt in het vereenvoudigde model wordt berekend.</p>
28	41	<p>Indiener geeft aan dat eerdergenoemde onzekerheden en twijfels wellicht te snel zijn uitgesproken; het is voor indiener niet mogelijk deze aan te tonen. Indiener wijst er echter op dat de data van Rijkswaterstaat ook niet zeker zijn.</p>	<p>Voor kennisgeving aangenomen.</p>

28	42	Volgens indiener is het algemeen bekend dat geluid zich grillig gedraagt. Deze grilligheid is volgens indiener in geen enkel model volledig te vatten.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op wijze van bepalen van de geluidbelasting.
28	43	Indiener zegt dat iedereen wel een verhaal kent van mensen die zeggen dat ze kilometers van een weg wonen maar de weg qua geluid ervaren alsof die in de achtertuin ligt.	Voor de objecten ten noorden van N35 in Kruidenwijk (Nijverdal) neemt de geluidbelasting op de gevel toe, dit geldt ook voor het geluidniveau in de tuinen. Echter het geluidniveau blijft ruim onder 50 dB.
28	44	Indiener zegt dat om de onzekerheid rond 'grillig geluid' te verminderen nulmetingen nodig zijn gedurende meerdere momenten per dag, per week, en per seizoen. Dit terwijl Rijkswaterstaat geen nulmetingen uitvoert. Dat betekent volgens indiener dat omwonenden maar moeten leven met deze onzekerheid.	
28	45	Indiener is van mening dat onzekerheid rond geluid wordt afgewenteld op bewoners.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht.
28	46	Volgens indiener laat het Deelrapport Natuur (van het MER) diverse hiaten zien ten aanzien van beschermde diersoorten en de effecten van de N35 op deze soorten. Rijkswaterstaat heeft onderzoek laten uitvoeren naar o.a. de fauna in het gebied Reggedal t/m Wierdense veld. Onderstaand toont indiener aan dat dit onderzoek onvoldoende is geweest en dat het viaduct ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan impact heeft op de bedreigde soorten aan beide zijden van het tracé.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
28	47	Rijkswaterstaat heeft de laatvlieger en de rosse vleermuis aangetroffen in Hellendoorn in gebied 2 en 3. Zie kaart (op pg 22 zienswijze) met fourageergebieden (zie deelrapport Natuur, pag 35). Beide soorten staan op de rode lijst en zijn zwaar beschermd. Indiener heeft hier het volgende commentaar op: uit het bestemmingsplan rapport Kruidenwijk Zuid nr. 9R7203.A0/R004/MPiG/ABROO/Encs, datum 29 augustus 2006 is bekend dat er ook kolonies van laatvliegers aanwezig zijn aan de Schanshekweg. De Schanshekweg bevindt zich binnen de invloedssfeer van de autoweg zoals vastgesteld door de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze kolonies zijn niet vastgesteld in de MER. Het gebied ten noorden van de N35 is onvoldoende onderzocht. Hier is	De Commissie voor de MER heeft geen invloedssfeer van wegen voor vleermuizen vastgesteld. De Schanshekweg ligt op meer dan 100 meter van het plangebied voor het Tracébesluit, buiten de invloedssfeer van de weg. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat voor de verstoringszone door geluid op vleermuizen door verkeersgeluid langs (snel)wegen kan worden uitgegaan van een afstand van maximaal 50 m aan weerszijden van de weg (zie par. 4.2 van deze nota voor de wetenschappelijke onderbouwing, deze is ook toegevoegd in het definitieve deelrapport natuur voor het TB). Verblijfplaatsen zijn daarentegen niet of nauwelijks gevoelig voor geluidsverstoring. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat de geluidsverstoring in het westelijk deel van het tracé niet wezenlijk toeneemt ten opzichte van de huidige situatie.

		<p>uitgebreid nader onderzoek op zijn plaats en bijbehorende aanvullende mitigerende maatregelen.</p>	<p>Een toename van verstoring door licht wordt, waar dit een probleem vormt, voorkomen door mitigerende maatregelen. Belangrijke vliegroutes worden eveneens gemitigeerd. Er zijn zodoende geen significante effecten op verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied of de omgeving aan de orde. Nader onderzoek is derhalve ook niet noodzakelijk.</p> <p>Nader onderzoek naar verblijfplaatsen is dus ook niet uitgevoerd in de ruime omgeving van het plangebied, omdat dit geen relevante inzichten oplevert voor de effectbepaling. Belangrijke gebiedsfuncties voor vleermuizen zijn, voor zover hierop een effect kan plaatsvinden door het project, volledig onderzocht (met nog een actualisatie in 2018 op basis van het meest actuele onderzoeksprotocol voor vleermuizen). Voor alle mogelijke effecten op vleermuizen worden maatregelen getroffen om een significant effect op deze soortgroep effectief te voorkomen.</p>
28	49	<p>Indiener geeft aan dat ook het onderzoek naar beschermde vogels niet goed is uitgevoerd. In het gebied ten noorden van de N35 tussen Reggedal en Wierdense Veld komen veel meer beschermde soorten voor dan het project MER aangeeft. Zie ook afbeeldingen op pag 23 van de zienswijze voor een eerste beeld.</p>	<p>Buiten het onderzochte plangebied kan met name geluidsbelasting zorgen voor een effect op (onder andere) vogels. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat langs het wegtracé tussen Reggedal/landgoed Eversberg aan de ene kant en het Wierdense Veld aan de andere kant de geluidssituatie gelijk blijft of zelfs licht afneemt. Van de Eversbergweg tot aan de rand van het Wierdense Veld is sprake van een zeer lichte geluidstoename en in het Wierdense Veld vooral een afname. Deze toe- en afnames zijn te gering om een significant effect op natuurwaarden te hebben. In de belangrijkste natuurgebieden (bos- en veengebieden, van belang voor onder meer bos-, moeras- en weidevogels) is overwegend sprake van een lichte afname van de geluidsbelasting. In het deelrapport natuur ten behoeve van TB zijn alle relevante natuurwaarden in het plangebied en de directe omgeving beschreven, conform de daaraan gestelde eisen. Nader onderzoek in een ruimer gebied levert geen aanvullende inzichten op over de effecten en is dus niet noodzakelijk.</p>
28	50	<p>Volgens indiener gaat het voor het Wierdense veld om de volgende vogels die in 2017 op de rode lijst staan: Torenvalk, matkop, graspieper, raaf, Grote lijster, tureluur, veldleeuwerik, kneu, klapekster, wulp, boomvalk, zomertaling, wintertaling, koekoek, gele kwikstaart, paapje, wiewaal, watersnip en ransuil.</p> <p>En de volgende soorten die op dezelfde rode lijst staan, maar ook nog in bijlage 1 van de Wet Natuurbescherming: Grutto, kraanvogel, nachtzwaluw, blauwe kiekendief, velduil</p> <p>Indiener benoemt het succesverhaal van de nachtzwaluw en de kraanvogel.</p> <p>Nachtzwaluw: aangetroffen in het Wierdense veld en op foto vastgelegd, de nachtzwaluw wordt regelmatig gehoord in het Wierdense Veld. De nachtzwaluw staat in bijlage 1 Wet Natuurbescherming welke in werking is getreden 1-1-2017, nachtzwaluw is zeer gevoelig voor verstoring. Verstoring is verboden.</p>	

		<p>Kraanvogel: hebben in 2016 & 2017 gebroed in het Wierdense veld. Een groot succesverhaal. Hiervoor is enkele maanden ca 150 hectare afgesloten geweest tijdens de broedperiode met als resultaat dat de kraanvogels voor het tweede jaar op rij 2 kuikens grootgebracht hebben. De kraanvogel is dit jaar toegevoegd aan de rode lijst met zwaar beschermde vogels die absoluut niet verstoord mogen worden. Kraanvogels zijn schuw, zodra ze mensen op 450 meter afstand zagen, vluchtten ze in loopspas het bos in.</p>	
28	51	<p>Indiener stelt dat het corridor-gebied tussen Reggedal/landgoed Eversberg aan de ene kant en het Wierdense Veld aan de andere kant een belangrijke verbindende schakel is tussen deze NNN-gebieden en het Natura-2000-gebied.</p> <p>Het corridor gebied wordt gebruikt door de rode lijst dieren uit het Wierdense Veld (zie zienswijze pag. 23), o.a. de wulp en de grutto (Europese en wereldlijsten: kwetsbaar/gevoelig). Op dit moment zijn er discussies om het corridor-gebied verder te verbeteren voor de natuur.</p> <p>Tevens bevinden zich de volgende vogels die op de 2017 rode lijst staan: boerenzwaluw; huismus; torenvalk; huiszwaluw; kramsvogel; spotvogel; patrijs. Daarnaast is volgens de indiener ook de IJsvogel aanwezig in het Reggedal en corridor-gebied (niet op rode lijst, wel op bijlage 1 van Wet Natuurbescherming).</p> <p>Indiener stelt dat op landgoed Eversberg in 2017 verschillende soorten vogels zijn geteld. In 2016 zijn ook 4 soorten vleermuizen aangetroffen.</p> <p>Indiener stelt dat het project MER overduidelijk grote hiaten vertoont: niet alle vogels zijn in kaart gebracht. Aanvullend onderzoek is nodig evenals aanvullende maatregelen ter bescherming van deze bedreigde soorten.</p> <p>Verstoren zonder goed onderzoek naar beschermde soorten is strafbaar (Wet Natuurbescherming, 1-1-2017).</p>	
28	52	<p>Indiener heeft specialist geraadpleegd: voorzitter van de Vogelwerkgroep midden Overijssel, tevens werkzaam als beleidsmedewerker bij de Vogelbescherming Nederland. Hij beschrijft: 'huidige weg, welke nu op maaiveldhoogte ligt, verhoogd aanleggen zal verstorend werken op fauna, met name op vogels. Vogels zijn gevoelig voor geluid en (strooi)licht. Uit onderzoek (Garniel et al. 2007) blijkt dat nabij drukke verkeerswegen (meer dan 10.000 verkeersbewegingen per</p>	<p>Er is in de huidige situatie geen sprake van een onbelaste situatie qua geluid. Zowel de huidige weg als de spoorlijn veroorzaken nu al (enige) verstoring op het Wierdense Veld. Daarom is door middel van geluidsonderzoek vastgesteld of de geluidsbelasting verandert ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling. Dit levert voor het Wierdense Veld op dat de situatie nauwelijks wijzigt. Het gebied waar een zeer kleine geluidstoename plaatsvindt is kleiner dan het gebied waar het geluidsniveau zelfs iets afneemt. Er is daarom geen sprake van een negatief effect op vogels</p>

		etmaail) duidelijk lagere dichtheden van vogels voorkomen dan in de omgeving. Het hierboven genoemde onderzoek levert bij drukke wegen voor verschillende vogelsoorten erg veel verschillende afstanden op. Omdat vogelsoorten leven in bepaalde habitats is het mogelijk de vogelsoorten toe te wijzen aan een bepaald landschapstype. Voor de vuistregel is deze indeling gebaseerd op Bijlsma et al. (2001). Vervolgens is bekeken welke effectafstanden de vogelsoorten per landschapstype hebben. Daarbij is uitgegaan van de meest kritische soort(en) per landschapstype. Lees: de vogels met de grootste effectafstand zijn bepalend bij het vaststellen van de effectafstand voor het gehele landschapstype. Voor in het Wierdense veld voorkomende kritische soorten als nachtzwaluw, kraanvogel, spechten, wielewaal, wulp, veldleeuwerik, watersnip en grutto bedraagt de effectafstand 600-750m. Voor in het half open en kleinschalig cultuurlandschap rond de Eversberg voorkomende soorten als houtsnip, spechten, patrijs en steenuil bedraagt de effectafstand 400-600m. Vooral voor nachtvogels (in het betreffende gebied: bosuil, kerkuil, steenuil, nachtzwaluw en waterral) zijn kennisleemtes en daarmee onzekerheden groot omdat de effecten van lichtverstoring onbekend maar plaatselijk mogelijk aanzienlijk zijn (Garniel et al. 2007). In een gebied waar nachtvogels actief zijn is het daarom goed altijd alert te zijn op dit soort effecten.'	in het Wierdense Veld.
28	53	Indiener stelt dat naast geluid en bedreigde diersoorten de aandacht voor natuurwaarden dik onvoldoende is in het gebied.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
28	54	Indiener stelt dat naast geluid en bedreigde diersoorten de aandacht voor landschappelijke inpassing dik onvoldoende is in het gebied.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.
28	55	Indiener stelt dat vanaf de noordzijde tussen Regge en Wierdense Veld de autoweg straks volledig zichtbaar in het landschap is en ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan nog eens op een hoge dijk. Met daarachter over de gehele lengte de geluidsschermen aan de zuidzijde 3 tot 4 meter hoog. Indiener stelt dat dit in het project MER wordt beoordeeld als gering negatief (pag. 71).	

28	56	<p>Indiener geeft als commentaar op project MER (pag. 71): gering negatief is een misrekening. Verhoogde ligging leidt juist tot afbraak van het gebied door geluid, licht en beweging. Indiener geeft aan dat RWS wijselijk plaatjes aan de zuidzijde heeft laten maken en niet vanaf de noordzijde en vraagt zich af waarom RWS alleen mooie plaatjes toont en niet lelijke uitzichten die ontstaan aan de noordzijde bij de Baron van Sternbachlaan.</p> <p>Indiener sluit af: 'Afbraak van ons gebied!'</p>	<p>Indiener doelt met plaatjes op de 3D-visualisatie die is gemaakt. Deze visualisatie is bedoeld om het wegontwerp te illustreren, niet om toekomstige uitzichten vanuit bewoners te verbeelden. Overigens zijn er ook gezichtspunten vanuit de noordkant van het spoor opgenomen in de 3D-visualisatie. Er is gekozen voor afwisseling tussen de noord- en de zuidzijde. Vanaf de zuidzijde is de situatie rond de Baron van Sternbachlaan beter te tonen, omdat de weg vanaf de noordzijde achter het verhoogde spoor ligt. Ter hoogte van het Grote Alleepad is juist een beeld van de noordzijde getoond.</p>
28	57	<p>Indiener stelt dat de landschappelijke inpassing ondermaats is en dat waardes van het gebied niet (h)erkend worden aan zowel de zuidzijde als noordzijde.</p> <p>N35 passeert vanaf Nijverdal richting Wierden tussen km 34.650 en 38.000 meerdere woonwijken in een groene omgeving en de kruising met Baron van Sternbachlaan, industrieterrein 't Lochter en NNN-natuurgebied Notterveld.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.</p>
28	58	<p>Grootste bron van zorg is het viaduct waar de N35 de Baron van Sternbachlaan kruist. Hierdoor ligt de N35 langs woonwijken voor een groot deel hoog in het landschap met alle nadelen van dien. Indiener schrijft: 'Maak geen historische fout!' Indiener stelt dat het viaduct waar de N35 de Baron van Sternbachlaan kruist een dominante dijk wordt met geluidsschermen, met een te verwachten hoogte van 10 meter. Daardoor visueel landschappelijk een enorme barrière.</p>	<p>De nieuwe N35 komt circa 5-6m hoger te liggen dan in de huidige situatie op circa dezelfde hoogte als het spoor. De keuze voor deze ligging is gemaakt vanuit een integrale afweging binnen de beschikbare ruimte, waarin ook civiel-technische redenen hebben meegewogen.</p> <p>Er is geen sprake van een muur van 10m hoog, maar een (aan de noordzijde) reeds ingepast viaduct met oplopende schanskorven. Aan de zuidzijde komt op het viaduct een transparant geluidsscherm van 4m hoog en op de taluds een dicht scherm met daarvoor een struweel beplanting. Dit heeft dus een gedifferentieerde opbouw en aanblik.</p> <p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.</p>
28	59	<p>Indiener stelt dat het viaduct zorgt voor het opsplitsen van het noord-oosten en zuid-oosten van Nijverdal. Een historische fout voor de mens.</p>	<p>De N35 wordt zoveel mogelijk gebundeld met het spoor. Hiermee wordt een nieuwe doorsnijding of opsplitsing in Nijverdal voorkomen.</p> <p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.</p>
28	60	<p>Indiener stelt dat het viaduct een historische fout voor de fauna is die aan beide zijde van de N35 verblijven en fourageren.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p>

28	61	Indiener stelt dat de hoge ligging ervoor zorgt dat het geluid zich verder zal verspreiden door de nabij gelegen woonwijken. Een 4-baans weg dwars door het dorp is al ongekend, aldus de indiener. Deze op hoogte leggen is niet uit te leggen.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.
28	62	Indiener concludeert dat de N35 op maaiveld-niveau moet blijven, voor juiste landschappelijke inpassing.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.
28	63	Indiener concludeert dat de N35 op maaiveld-niveau moet blijven, voor beheersing van de geluidsoverlast een must.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
28	64	Indiener stelt dat de N35 vanaf Nijverdal richting Wierden tussen km 34.650 en km 38.000 aan de noordzijde meerdere waardevolle landschappen passeert: - Reggedal, onderdeel NNN, uitgegroeid tot belangrijke natuur- en recreatieve waarde van gem. Hellendoorn; - Landgoed Eversberg, van Landschap Overijssel, onderdeel NNN; - Historische weg 'Eversbergsweg'; - Binnenstedelijke groene long, fungerend als groene corridor tussen Landgoed Eversberg en het Wierdense Veld en belangrijk recreatiegebied voor nabijliggende woonwijk De Kruidenwijk; - Bufferzone Wierdense Veld, aangemerkt als 'extensiveringsgebied' en onderdeel van het 'uitwerkingsgebied ontwikkelopgave Natura 2000' - Wierdense Veld, NNN- en Natura 2000 gebied, wordt met toekomstig ecoduct verbonden met Notterveld aan zuidzijde N35.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	65	Indiener stelt dat in het OTB/MER diverse passages staan waaruit blijkt dat deze bijzondere waarden door RWS niet of onvoldoende herkend en erkend worden. In landschapsplan komt het gebied (noordzijde tussen Nijverdal en Wierden) zelfs niet of nauwelijks aan de orde.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.
28	66	Indiener stelt dat de maatregelen rondom landschappelijke inpassing (noorzijde Nijverdal - Wierden) nihil zijn.	
28	67	Indiener refereert aan MER (pag. 51):	Met het tussengebied wordt de omgeving

		<p>"tussengebied tussen de kernen Nijverdal en Wierden (...) toename hoeveelheid geluidbelast oppervlak wordt beoordeeld als een licht negatief effect"</p> <p>Als commentaar daarop heeft de indiener:</p> <p>1. het gebied ten noorden van de N35 van Regge t/m Wierdense Veld wordt door RWS afgedaan als tussengebied met dezelfde (minste) geluidsreducerende maatregelen als tussen Wierdense Veld en kern Wierden* (*behoudens een beperkt geluidsscherm ter hoogte van de Eversberg/Kruidenlaan van 2 meter hoog. Daardoor slechts zeer beperkt lokaal effect. Op Landgoed Eversberg heeft dit scherm 'nul' effect omdat de Eversberg verhoogd in het landschap ligt!</p>	<p>tussen de kernen Nijverdal en Wierden bedoeld. Het gebied ten noorden van de N35 tussen de Regge en Wierdense Veld wordt beschouwd als kern Nijverdal. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op het landgoed geen sprake is van een verslechtering van de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie omdat de N35 wordt voorzien van geluidreducerend asfalt. Daarnaast zal een scherm ter plaatse van het landgoed Eversberg weinig tot geen geluidreductie opleveren vanwege de kromtestraal van de geluidsgolven. Als gevolg hiervan is de schermwerking (geluidreductie) op grotere afstand achter het scherm veel kleiner dan direct achter het scherm. Wel zal op grotere afstand van de weg door bodemdemping, luchtdemping en afstanddemping (verlies van geluidsenergie over de afstand) een geluidreductie optreden. De verhoging van het landgoed heeft gezien de afstand tot de weg weinig tot geen effect op de hoogte van de geluidbelasting.</p>
28	68	<p>Als tweede commentaar op MER (pag 51) heeft de indiener dat de kwalitatieve beoordeling niet juist is. Het gebied van Regge t/m Wierdense Veld is een binnenstedelijke groene long met hoogwaardige natuur- en landschapswaarden terwijl het gebied tussen Wierdense Veld en het Essenlandschap Wierden gekenmerkt kan worden als een meer grootschalig landbouwgebied. Deze gebieden qua geluidsbelasting gelijk schakelen is een misrekening.</p>	<p>Buiten het plangebied kan met name geluidsbelasting zorgen voor een effect op (onder andere) vogels. Uit het uitgevoerde geluidsonderzoek blijkt dat de geluidsbelasting in de verschillende delen van het tracé nauwelijks wijzigt. Ook in het gebied vanaf de Regge tot aan het Wierdense Veld is er geen sprake van een significant negatief effect op natuurwaarden in en buiten het plangebied. Daarmee heeft het verschil in landschapskarakteristiek en aanwezige natuurwaarden geen invloed op de conclusie dat er geen sprake is van een groot natuureffect.</p>
28	69	<p>Indiener refereert aan MER cultuurhistorie (pag. 71): "wel veroorzaakt de weg een gering negatief effect op de belevingskwaliteit van de landgoederen door het grotere ruimtebeslag, verhoogde ligging en de toenemende drukte van verkeer."</p> <p>Als commentaar daarop stelt de indiener dat de N35 grote invloed heeft op de belevingskwaliteit van o.a. landgoed Eversberg. Bezoekers van het landgoed bepalen de belevingswaarde. De indiener vraagt zich af of die bevraagd zijn of dat de auteur het gebied zelf heeft bezocht om de kwaliteit te ervaren. Indiener stelt: 'mensen bepalen de belevingswaarde'</p>	<p>Het klopt dat mensen de belevingswaarde van een gebied en in dit geval van het landgoed bepalen. Daarbij is de belevingswaarde een subjectief begrip, deze is voor ieder persoon verschillend. Er is een inschatting gemaakt van het effect van de weg op de belevingswaarde.</p>
28	70	<p>Indiener refereert aan MER ruimtegebruik (pag. 94): "De deels verhoogde ligging van de N35 en de geluidschermen leiden lokaal tot een verminderd uitzicht met nadelige gevolgen voor de recreatieve waarden en woongenot. Inpassingsmaatregelen hiervoor zijn opgenomen in het landschapsplan."</p> <p>Indiener geeft als commentaar daarop dat voor het gebied ten noorden van de N35 van Regge t/m Wierdense Veld in het landschapsplan geen enkele aanvullende inpassingsmaatregel</p>	<p>In het landschapsplan is de landschappelijke inpassing van de N35 uitgewerkt. Waar mogelijk worden de geluidschermen ingepast met een kruidenrijke berm, struweel en bomen. Aan de noordzijde is dit niet overal mogelijk. Door de gebundelde ligging met het spoor is er tussen het spoor en de weg geen ruimte voor beplanting. Hier vormt bestaande beplantingen tussen de Regge / Wierdens veld en het spoor en de N35 (erfplanting, kavelgrensbeplanting, wegbeplanting en bossages) vanuit verschillende perspectieven een voorgrond voor het talud van het spoor en de N35. Over een relatief kort gedeelte, van</p>

		voorgesteld is.	km 36.28 tot km 36.45 ontbreekt een dergelijke beplanting op de voorgrond.
28	71	<p>Indiener refereert aan MER visuele hinder (pag. 95): "Het grootste effect qua visuele hinder speelt bij plekken waar nieuwe geluidsschermen worden geplaatst of waar de N35 komt te liggen (maar dit nu nog niet ligt) (...) De verhoogde liggingen en schermen versterken immers de doorsnijding van de weg, die daardoor de verbinding met het omringende landschap verliest en waardoor de weg tevens beter zichtbaar wordt vanuit de omgeving." Indiener geeft als commentaar dat het probleem geconstateerd wordt, maar er vervolgens aan de noordzijde niets gedaan wordt aan landschappelijke inpassing. Het blijft een 4-baans autoweg, met daarachter de geluidsschermen aan de zuidzijde, vol in het gezichtsveld.</p>	<p>In het MER zijn de effecten van het tracé als geheel in beeld gebracht. Lokaal kunnen er verschillen bestaan in de aard en omvang van effecten. Deze komen echter niet tot uiting in de eindscores.</p> <p>Getracht wordt om nadelige effecten zoveel mogelijk met mitigerende maatregelen te beperken of te voorkomen. Zoals in het bovenstaande is aangegeven is op het traject tussen Regge en Wierdense veld door de gebundelde ligging met het spoor echter geen ruimte voor beplanting.</p> <p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.</p>
28	72	<p>Indiener refereert aan MER visuele hinder (pag. 100): "Hieruit komt naar voren dat de realisatie van de weg voor negatieve effecten zorgt, maar dat die negatieve effecten door middel van maatregelen gemitigeerd en gecompenseerd worden. Hierdoor is het eindoordeel over het algemeen neutraal tot positief." Indiener heeft als commentaar daarop dat hij het er niet mee eens is, zeker niet voor het gebied ten noorden van de N35 tussen km 34.650 en 38.000. Indiener stelt dat het schrijnend en onacceptabel is dat er daar niets aan landschappelijke inpassing gedaan wordt.</p>	
28	73	<p>Indiener refereert aan akoestisch onderzoek, hoofdrapport deel 1: natuur- en stiltegebieden: "Het geluidbelast oppervlak van NNN-gebieden Wierdense Veld, Sallandse Heuvelrug (beiden ook Natura 2000-gebied), Notterveld en Regge, binnen 3 km aan weerszijden van de N35, verandert deels als gevolg van het project in 2032 ten opzichte van de referentiesituatie." Indiener heeft als commentaar dat landgoed Eversberg en landgoed Boomcate worden vergeten als NNN-gebied. In aansluitende paragraaf 5.2 wordt het Reggedal niet genoemd. Gesteld wordt dat juist in het gebied tussen Regge en Wierdense Veld impact van geluid groot is.</p>	<p>Er zijn geen wezenlijke effecten op de genoemde gebieden aan de orde. In het deelrapport natuur ten behoeve van TB is dit onderbouwd. Aan die onderbouwing worden expliciet deze NNN-gebieden (Natuur netwerk Nederland, voorheen EHS) toegevoegd.</p>
28	74	<p>Indiener refereert aan deelrapport natuur, verstoring (pag. 76): "Voor het Wierdense Veld gelden alleen instandhoudingsdoelen voor habitattypen. Habitattypen zijn (anders dan habitatoorten of vogels) niet gevoelig voor geluid, licht, trilling of beweging. Anderzijds is de</p>	<p>Het Wierdense Veld heeft naast Natura 2000 ook een status als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). In dat kader is in het natuurrapport bij het Tracébesluit en MER ingegaan op de wezenlijke kenmerken en waarden, waaronder fauna. Er is geconstateerd dat er geen negatief effect op deze waarden optreedt.</p>

		<p>instandhouding van de habitattypen niet afhankelijk van diersoorten die eventueel verstoord zouden kunnen worden. Daarom heeft het plan geen invloed op de instandhoudingsdoelen van het Wierdense Veld door verstoring."</p> <p>Indiener stelt dat geconcludeerd wordt in het MER 'dat het Wierdense Veld is aangemerkt als Natura 2000 gebied om de planten die er leven. Planten worden niet verstoord door de aanwezigheid van de weg en daarom heeft de weg geen invloed op het Wierdense Veld'. Indiener stelt dat volledig voorbijgegaan wordt aan de fauna in het gebied en de recreatieve belevingswaarde van het gebied voor de mens. Volgens de indiener heeft het plan daar wel invloed op.</p>	
28	75	<p>Indiener refereert aan deelrapport natuur, externe werking (pag. 86): "De meest nabijgelegen NNN-gebieden ten opzichte van het plangebied die niet verloren gaan door het ontwerp, zijn het Wierdense Veld en het Notterveld." Indiener heeft als commentaar daarop dat wederom de NNN-gebieden Reggedal, landgoed Eversberg en landgoed Boomcate niet genoemd en daardoor ook niet behandeld worden. Wederom een hiaat in de rapportage.</p>	<p>Er zijn geen relevante effecten op overige NNN-gebieden.</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijze zijn in het natuuronderzoek de 3 NNN-gebieden toegevoegd bij de passage dat relevante effecten op overige NNN-gebieden uitgesloten zijn.</p>
28	76	<p>Indiener refereert aan deelrapport natuur, externe werking (pag. 86): "Effecten van licht, geluid en menselijke aanwezigheid (visuele verstoring) op het Wierdense Veld worden enigszins beperkt door de verhoogde ligging van de huidige spoorlijn." Indiener heeft als commentaar daarop dat het waar kan zijn, maar slechts beperkt. Ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan en de Burg. H. Boersingel gaat de N35 bijna 6 meter omhoog, wat tot een forse toename van de verstoring door met name geluid en licht zal leiden.</p>	<p>De verhoogde ligging is mede daarom "enigszins" beperkend genoemd. Met name voor vleermuizen, als kenmerkende fauna-waarde van het NNN gebied, is verstoring alsnog niet uit te sluiten, zoals in het deelrapport natuur ten behoeve van TB beschreven. De mitigerende maatregelen, zoals beschreven in paragrafen 2.2.4 en 2.3.3 van het deelrapport natuur ten behoeve van TB, worden daarom toegepast.</p>
28	77	<p>Indiener refereert aan deelrapport natuur, externe werking (pag. 87): "Trillingen door heien bij de aanleg van kunstwerken zijn met name in of nabij waterlichamen een potentieel risico omdat dit verstoring of zelfs sterfte bij vissen kan veroorzaken. Dit speelt hier echter geen rol." Indiener heeft als commentaar dat het nog maar de vraag is of het geen rol speelt. Koi centrum Van Keulen is namelijk direct naast het tracé gelegen nabij de kruising met de Baron van Sternbachlaan. Heien kan naast de koi's mogelijk ook negatieve invloed hebben op de ara's die daar aanwezig zijn.</p>	<p>Het natuuronderzoek richt zich uitsluitend op beschermde natuurwaarden, niet op bedrijfs- of hobbymatig gehouden dieren. In hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 nader is ingegaan op bedrijfsschade.</p>

28	78	<p>Indiener refereert aan deelrapport natuur, externe werking (pag. 87): "Voor het project is geluidsonderzoek uitgevoerd, waarbij voor natuur de 42 dB(A) en 47 dB(A) contouren in beeld zijn gebracht voor de referentiesituatie (2016) en de plansituatie (2030). Deze waarden worden veelal gebruikt als indicatie voor de effecten op weidevogels, respectievelijk bosvogels. Buiten deze contouren is sowieso geen sprake van verstoring door geluid. Het belang van het NNN dat aan het projectgebied grenst voor deze vogelgroepen is door de huidige inrichting en het gebruik relatief beperkt."</p> <p>Indiener heeft als commentaar daarop dat het feitelijk onjuist is. In een door de Commissie MER uitgebrachte factsheet (bijlage 2) is helder aangegeven dat er nadelen kleven aan de 42/47 dB(A) contouren. De commissie heeft een vuistregel vastgesteld inzake de effectafstanden per vogelsoort per landschapstype waarbij ook de effecten van licht, visuele effecten, luchtverontreiniging en verkeersslachtoffers zijn meegenomen (zie tabel pag. 30).</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie in relatie tot de vuistregel van de Commissie MER en de geluidscontouren. In het deelrapport natuur ten behoeve van TB zijn verder afzonderlijk de effecten van licht, geluid en visuele verstoring behandeld, evenals luchtverontreiniging (met name stikstofdepositie).</p> <p>In het tracébeluit zijn, ten opzichte van het OTB, een aantal aanvullende mitigerende maatregel voor natuur opgenomen. Zo is er een te compenseren essentiële vliegroute van vlermuizen toegevoegd (o.b.v. aanvullend veldonderzoek 2018). Verder is een extra wildrooster opgenomen en is verduidelijkt dat een bestaande faunatunnel wordt gehandhaafd en aangepast (verlengd). Verder is geen sprake van additionele maatregelen. Het voorgaande is ook beschreven in de aangepaste inleiding van het deelrapport natuur ten behoeve van TB.</p>
28	79	<p>Indiener stelt dat in het gebied ten noorden van de N35 van Regge t/m Wierdense Veld de volgende indeling te maken is qua 'gevoelig' en 'overig': Gevoelig: Reggedal, landgoed Eversberg, bufferzone Wierdense Veld, Wierdense Veld, Notterveld. (Betreft NNN- of Natura2000-gebieden) Overig: Groene corridor tussen landgoed Eversberg en Wierdense Veld</p>	
28	80	<p>Indiener stelt dat volgens figuur 14 van het akoestisch rapport de 42 dB(A) en 47 dB(A) contouren op ongeveer de volgende geschatte afstanden van de N35 liggen: 42dB(A) -> op ongeveer 300 tot 500 meter vanaf de N35 47dB(A) -> op ongeveer 150 tot 350 meter vanaf de N35</p> <p>Indiener stelt dat wanneer er uitgaan wordt van de vuistregel van de commissie er geconcludeerd kan worden dat voor het overgrote deel van het gebied de verstoring van vogels veel verder reikt dan in het deelrapport Natuur verondersteld wordt. Indiener ziet graag dat de fout hersteld wordt.</p>	
28	81	<p>Indiener stelt dat aanvullende mitigerende maatregelen (voor natuur) noodzakelijk zijn.</p>	
28	82	<p>Daarnaast wordt gesteld dat 42/47 dB(A)-contouren geen goede basis is voor natuur. Commissie MER gaat uit van effectafstanden!</p>	<p>De werkwijze m.b.t. geluidsverstoring i.r.t. de vuistregel van de Cie MER is toegelicht in de algemene beantwoording thema natuur in de NvA en ook aanvullend opgenomen in het deelrapport natuur ten behoeve van TB.</p>

28	83	<p>Indiener refereert aan deelrapport natuur, externe werking (pag. 89): "Er is samenvattend met zekerheid geen sprake van een significante toename van verstoring door licht, geluid en beweging. ... Daarom is er samenvattend door de aanleg- en gebruiksfase geen sprake van een wezenlijke aantasting van het NNN en ontbreekt de noodzaak voor aanvullende mitigerende of compenserende maatregelen." Indiener heeft als commentaar erop dat dit een ernstige misrekening is, getuige de bovenstaande commentaren op de referenties.</p>	Zie de hiervoor beschreven toelichting op de effectbeoordeling (beantwoording 28-73 tot 82).
28	84	Indiener heeft daarnaast als commentaar op de eindconclusie van het deerapport natuur pag. 89 dat het niet objectief is.	De effectbeoordeling is gebaseerd op de objectieve methode zoals beschreven in 4.2 van deze Nota van Antwoord. Op basis daarvan zijn kwantitatieve geluidsberekeningen gemaakt, waarmee een objectieve toetsing van de effecten gewaarborgd is.
28	85	Indiener heeft daarnaast ook als commentaar op de eindconclusie van het deelrapport natuur dat het de lezer/belanghebbende op het verkeerde been zet.	
28	86	<p>Indiener refereert aan deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving (pag. 27): "Richting het oosten licht de weg tussen twee relatief lage aarden wallen en betonnen geluidscherm aan de zuidzijde. Aan de noordzijde stuit de blik op een bosrand." Indiener heeft als commentaar erop dat deze 'bosrand' Landgoed Eversberg betreft: een Havezathe die reeds in 1382 wordt genoemd en daarom van groot belang vanuit natuur en cultuurhistorisch oogpunt.</p>	Tekst is aangepast op pagina 27 Deelrapport LC en RK: "Richting het oosten licht de weg tussen twee relatief lage aarden wallen [...] Aan de noordzijde stuit de blik op een bosrand van Landgoed Eversberg: een Havezathe die reeds in 1382 wordt genoemd."
28	87	<p>Indiener refereert aan deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving: Bundeling met spoor (pag 43): "Het is aan te bevelen de bundeling met het spoor zo lang mogelijk door te zetten. Het traject Wierden-Nijverdal krijgt hiermee een eigen identiteit als bundel met de spoorlijn. De bundeling zelf kan geaccentueerd worden door beplanting waarbij zicht op het omliggende landschap uitgangspunt zal moeten zijn." Indiener is het er niet mee eens dat het zicht op het omliggende landschap uitgangspunt moet zijn. Volgens de indiener is het doel bereikbaarheid en verkeersveiligheid, vervolgens moet de weg zo goed mogelijk landschappelijk ingepast worden voor de omwonenden.</p>	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.
28	88	Indiener stelt dat omwonenden tijdens inspraaksessies duidelijk hebben aangegeven dat ze de weg niet willen zien. Ze willen dichte schermen als uitgangspunt.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen die

			overwegend dicht, maar op sommige locaties ook transparant worden uitgevoerd.
28	89	<p>Indiener refereert aan deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving (pag 50): "De leefbaarheid en het woongenot in Nijverdal worden behouden."</p> <p>Indiener geeft aan het volstrekt oneens te zijn en heeft als commentaar erop dat het overkomt als 'verkooppraat'. De leefbaarheid gaat door een 4-baans autoweg dwars door het dorp zonder aanvullende maatregelen fors achteruit, aldus de indiener.</p>	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.
28	90	<p>Indiener refereert aan deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving (pag 68): "De landgoederen behoren tot de waardevolle gebieden, zij geven uiting aan de ontwikkelingsgeschiedenis vanuit een bepaalde tijdgeest. Zij worden niet in ruimte aangetast door de nieuwe weg. Wel heeft de weg effect op de beleving van de landgoederen door het grotere ruimtebeslag en de toenemende drukte van verkeer. Door de landschappelijke inpassing wordt het effect en de beleving ervan wel minder groot. In totaal blijft de score negatief."</p> <p>Indiener heeft als commentaar erop dat landgoed Eversberg het landgoed is dat het dichtst (direct) tegen de N35 aan ligt en daarom als landgoed de invloed van de weg het sterkst ervaren. Van landschappelijke inpassing is geen sprake. Het geluid vanaf de N35 heeft vrij spel doordat het landgoed hoger ligt in het landschap en het geluidsscherm van 2 meter daardoor een beperkt effect heeft.</p>	<p>De landschappelijke inpassing in de tekst van het deelrapport Landschap doelt op alle landgoederen samen en is inderdaad niet van toepassing op landgoed Eversberg. Vanuit landschap is er ter hoogte van landgoed Eversberg geen landschappelijke inpassing voorzien. De score blijft daarom ook negatief.</p> <p>Het 2m hoge scherm langs de noordzijde van de N35, danwel de ten noorden van het spoor, zal inderdaad nauwelijks effect hebben op het landgoed vanwege de positie van het scherm ten opzichte van het landgoed. Er is desondanks geen sprake van een verslechtering van de geluidbelasting omdat de N35 ten opzichte van de huidige situatie wordt voorzien van een geluidreducerend asfalt.</p> <p>Doordat de voortplanting van de geluidgolven door middel van een kromtestraal plaatsvindt zal een scherm voor landgoed Eversberg weinig tot geen geluidreductie opleveren. De schermwerking (geluidreductie) op grotere afstand achter het scherm is namelijk veel kleiner dan direct achter het scherm. Vooral een lager scherm zal op grote afstand van de weg nauwelijks tot extra geluidreducties leiden. Op grotere afstand zal wel door bodemdemping, luchtdemping en afstanddemping (verlies van geluidsenergie over de afstand) een geluidreductie optreden. De verhoogde ligging van het landgoed heeft gezien de afstand tot de weg weinig tot geen effect op de hoogte van de geluidbelasting.</p> <p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.</p>
28	91	<p>Indiener heeft als commentaar op landschappelijke inpassing van landgoed Eversberg (pag. 68) dat er geen sprake is van landschappelijke inpassing. Vanaf het landschap is er namelijk vrij zicht op de N35, een geluidsscherm van 2 meter verandert daar niets aan omdat het landschap hoger ligt.</p>	
28	92	<p>Indiener refereert aan deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving (pag 68): "Het tracé van de N35 kruist een aantal historische wegen, te weten de Westerveenweg, Dwarsdijk, Vossenbosweg, Nijverdalsestraat en Stegeboersweg"</p> <p>Indiener heeft als commentaar dat de Eversbergweg ook een historische weg is. Vraag wordt gesteld waarom die weg niet genoemd wordt.</p>	

28	93	<p>Indiener refereert aan deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving: verandering landschapskarakteristiek (pag. 69) waar staat dat een drietal aansluitingen landschappelijk ingepast worden door de aansluitingen aan te kleden met beplanting. Dat verzacht het effect van de hoge taluds. Het uitzicht op de omgeving kan als een nieuwe waarde worden gezien. Indiener heeft als commentaar erop dat er bij de overkruising Baron van Sternbachlaan aan de noordzijde geen beplanting is voorzien. Landschappelijk inpassing aan de noordzijde is daardoor nihil.</p>	<p>Door de gebundelde ligging met het spoor is er tussen het spoor en de weg geen ruimte voor beplanting. Vanuit de noordzijde ligt het talud van de nieuwe N35 achter het hoog gelegen spoor op circa dezelfde hoogte. Het spoor is hier ingepast in de bestaande situatie met een oplopend talud van schanskorven. Beplanting in de directe omgeving vormt vanuit verschillende perspectieven wel een voorgrond voor het talud van het spoor en de N35.</p>
28	94	<p>Indiener heeft daarnaast als commentaar op pag. 69 dat het zicht op de omgeving geen meerwaarde is. Omwonenden willen de weg niet zien, dat is "juist een doorn in het oog"</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.</p>
28	95	<p>Indiener heeft daarnaast ook als commentaar op pag. 69 dat de zichtbaarheid de sociale onveiligheid vergroot waar het bijvoorbeeld gaat om snelwegcriminelen.</p>	<p>Beplanting op taluds van de nieuwe weg draagt bij aan de landschappelijke inpassing van de weg. Dit zijn terreinen waar personen in principe geen toegang tot hebben. Daar waar onveilige situaties worden voorzien wordt een open berm aangehouden.</p>
28	96	<p>Indiener refereert aan deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving, verandering RK&V, belevingswaarde (pag. 70) waar staat dat de verhoogde ligging de weggebruiker meer uitzicht biedt op de omgeving. Hoewel dat deels wordt ingeperkt door hogere of nieuwe geluidwerende voorzieningen. Dat effect wordt neutraal beoordeeld in het rapport. Indiener heeft als commentaar erop dat het de omgekeerde wereld is dat het zicht vanaf de weg op de omgeving wordt aangedragen als meerwaarde. Hij stelt dat het doel van RWS doorstroming en verkeersveiligheid is en dat het dan niet zo kan zijn dat het zicht voor de weggebruiker als meerwaarde wordt aangemerkt wat het negatieve effect van omwonende zou compenseren.</p>	<p>Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35. Door de combinatie van factoren veranderen ruimtelijke kwaliteit en vormgeving van de N35 en de belevingswaarde hetgeen leidt tot een neutrale beoordeling.</p>
28	97	<p>Daarnaast noemt de indiener dat er in het gebied ten noorden van de N35 helemaal niets gebeurd qua landschappelijke inpassing. Er is juist sprake van achteruitgang; landschappelijke afbraak van een mooi gebied aldus de indiener.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.</p>
28	98	<p>Indiener refereert aan deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving (pag. 71): "Het wegontwerp speelt in op de toekomstige verkeersstromen in de regio. Daarnaast voorziet zij vanuit waterberging in een duurzame oplossing." Indiener heeft als commentaar daarop dat toekomstwaarde qua</p>	

		verkeersstromen en waterberging waar zou kunnen zijn, maar dat voorbij wordt gegaan aan de toekomstwaarde mbt recreatie. Volgens de indiener wordt die volledig afgebroken.	
28	99	Daarnaast heeft de indiener als commentaar op pag. 71 dat ook de toekomstige gebruiksfuncties van het gebied worden aangetast door de aanwezigheid van een (verhoogde) 4-baans autoweg.	De toekomstwaarde is gedefinieerd als mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen en een duurzame ontwikkeling van de weg. Het klopt dat bij een ontwikkeling van de weg er geen ruimte meer is voor andere landgebruik ter plekke.
28	100	Ook stelt de indiener in reactie op pag. 71 dat de toelaatbare geluidsniveaus omhoog gaan als deze het OTB passeert.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
28	101	Indiener stelt daarnaast dat de raad van gem. Hellendoorn verplicht is om binnen een jaar de bestemmingsplannen hiermee in lijn te brengen. Volgens de indiener gaan daarmee de macro economische ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst fors terug. Afgevraagd wordt wat de gem. Hellendoorn hiervan vindt en of ze garant staan voor eventuele claims.	Op basis van artikel 13 lid 10 van de Tracéwet dient de gemeente inderdaad het Tracébesluit te hebben opgenomen in het bestemmingsplan. De afhandeling van verzoeken om nadeelcompensatie naar aanleiding van het Tracébesluit gebeurt echter op basis van artikel 22 Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. In hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 nader is ingegaan op waardevermindering.
28	102	Indiener stelt dat bovenstaande citaten en commentaren overduidelijk aantonen dat, met name in het gebied ten noorden van de N35, geen aanvullende landschappelijke maatregelen worden getroffen terwijl die noodzakelijk zijn gezien de grote waarden. Dat wordt visueel bevestigd in de bijlagen 1.2, 1.3 en 1.4 van het deelrapport landschap.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.
28	103	Indiener stelt dat RWS zelf toegeeft in bedekte termen dat de leefbaarheid van de omgeving voor RWS geen thema is. Op pag. 15 staat namelijk: "Optimalisaties zijn alleen meegenomen als ze aansluiten op de projectdoelstelling en passen binnen de financiële kaders." Indiener stelt daarbij dat de projectdoelstelling is: verkeer en verkeersveiligheid.	Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming zijn inderdaad de primaire doelstellingen van het project. Het project wordt qua nut en noodzaak beoordeeld in hoeverre deze doelstelling wordt gehaald en daarvoor is het projectbudget gereserveerd. Daarnaast dient het project te voldoen aan de wettelijke eisen die vanuit o.a. de Wet milieubeheer en de Wet Natuurbescherming worden gesteld. Waar nodig zijn hiervoor maatregelen getroffen. Door te voldoen aan deze eisen wordt invulling gegeven aan de leefbaarheid. Dat betekent dat er wel oog is voor de leefbaarheid, maar dat extra wensen alleen worden meegenomen als die passen binnen de aangegeven randvoorwaarden.
28	104	Indiener stelt dat het voor omwonenden onaanvaardbaar is dat leefbaarheid geen thema lijkt te zijn. Indiener wil aanvullende maatregelen.	
28	105	Indiener stelt dat de effecten van project Combiplan meegenomen moeten worden de in effecten van project N35 Nijverdal - Wierden. Dit, omdat project N35 Nijverdal-Wierden is	Er is rekening gehouden met de effecten van het Combiplan. Zo zijn de meest recente verkeerscijfers gebruikt, die dus uitgaan van de huidige situatie. Ook met betrekking tot natuur, vormgeving en geluid is uitgegaan van

		<p>onderdeel van het totale project N35 dat bekend staat als de Marsroute N35 Zwolle-Wierden. Project Combiplan maakt ook deel uit van deze marsroute en is reeds in augustus 2015 opgeleverd en in gebruik genomen. Indiener ziet Combiplan + N35 Nijverdal - Wierden als 1 project.</p> <p>Indiener heeft hier de volgende argumentatie voor: Als onderdeel van het combiplan is de N35 tussen Burg. H. Boersingel en de combitunnel namelijk al in noordelijke richting, parallel aan het spoor, verlegd. Dit wordt bevestigd in de Toelichting op het OTB/MER pag 21. Dit wegdeel krijgt vervolgens met het plan N35 Nijverdal-Wierden de aanpassingen die tijdens de voorbereiding en uitvoering van het combiplan al bekend waren, namelijk van 1 naar 2 rijstroken per rijrichting en ongelijkvloerse aansluitingen bij de Baron van Sternbachlaan en Burg. H. Boersingel. Feitelijk is er voor dit wegdeel sprake van 1 project die enkel vanwege ontbreken van budget ten tijde van het combiplan niet direct is meegenomen. En uitgaande dat het feitelijk 1 project is hoort bij de beoordeling van de effecten van het project binnen de OTB/MER als referentiesituatie niet de huidige situatie worden afgezet tegen de situatie na oplevering project maar de situatie zoals deze was voor aanvang van het combiplan. Daarbij lag de N35 op de oude plek die nog dwars door Nijverdal liep.</p> <p>Het combiplan heeft daarbij zeker gezorgd voor een betere doorstroming van het verkeer en een verbeterde verkeersveiligheid. Ook de leefbaarheid van de kern Nijverdal is aanzienlijk verbeterd. Echter, het combiplan heeft ook negatieve effecten gehad voor met name het gebied waar we nu over spreken. Het gebied ten noorden van de N35 van Regge tot en met Wierdense Veld. De N35 is dichter op dit gebied komen te liggen waardoor met name verstoring door geluid, licht en beweging</p>	<p>de situatie zoals deze is uitgevoerd door het Combiplan.</p>
28	106	<p>Indiener is van mening dat het ecoduct feitelijk een project is dat los staat van het project N35 Nijverdal-Wierden. Het wordt uit een ander potje gefinancierd en het ecoduct was ook aangelegd zonder het project N35 Nijverdal-Wierden. Dat het qua uitvoering wel gezamenlijk wordt uitgevoerd begrijpt indiener maar dat de positieve effecten van het ecoduct op de natuurwaarden als een positief effect van het project N35 Nijverdal-Wierden wordt opgevoerd is niet terecht. Temeer daar de negatieve effecten van het</p>	<p>Het klopt dat het ecoduct vanuit een ander budget wordt betaald, vanuit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). De keuze om het ecoduct te combineren met de aanleg van de N35 in het kader van efficiency en om werk met werk te maken. Het ecoduct is in dit geval als compensatie ingezet, omdat het feitelijk bijdraagt aan zowel het wegnemen van negatieve natuureffecten door de bestaande weg als door de nieuwe weg. Het ecoduct wordt immers nu zodanig aangelegd dat het beide doelen dient. Daarmee is er wel een directe relatie met het project. Overigens worden naast het ecoduct ook nog</p>

		<p>combiplan niet worden meegenomen!</p> <p>Volgens art 3 van het OTB wordt de aanleg van het ecoduct als onderdeel gepresenteerd van het project N35 Nijverdal-Wierden. Tevens wordt het ecoduct in art 11 van het OTB gepresenteerd als één van de natuurmaatregelen. In het project MER wordt dit nogmaals bevestigd, volgens onderstaand citaat: Project MER (pag 66) Het ecoduct is zowel integraal onderdeel van het plan als een mitigerende maatregel voor het plan. In de effectbeoordeling in het MER is het ecoduct volledig als mitigerende maatregel voor het plan beoordeeld, waarmee inzichtelijk wordt wat de effecten met en zonder het ecoduct zijn. Met name de aanleg van het ecoduct zorgt verder voor een verbinding op landschapsschaal tussen het Wierdense Veld en Notterveld, waarbij zowel de versnippering door de nieuwe N35 wordt gemitigeerd als de versnippering door de bestaande weg en spoor. Daarom is het project inclusief deze maatregel positief beoordeeld (+) voor zowel het opheffen van versnippering binnen het NNN als voor alle faunagroepen.</p>	<p>aanvullende maatregelen getroffen om ecologische relaties te behouden.,Zzo wordt een bestaande ecoduker verlengd en zijn er mitigerende maatregelen voor foeragerende vleermuizen.</p>
28	107	<p>Indiener geeft aan dat bij grote infrastructurele werken, zoals het project N35, het belangrijk is dat omwonenden/belanghebbenden inspraak hebben in het hele proces van plan tot uitvoering.</p> <p>Indiener benoemt dat Rijkswaterstaat zich daarbij te houden heeft aan de tracéwetprocedure. Er worden allerlei momenten voor inspraak en advies gepland, er kunnen zienswijzes worden ingediend en tot slot kunnen belanghebbenden nog in beroep bij de Raad van State.</p>	<p>De tracéwetprocedure is voor de N35 Nijverdal-Wierden gevolgd. Ook in het kader van participatie.</p> <p>Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.</p>
28	108	<p>Indiener benoemd dat sinds de start van het project in 2011 eerst de Noord/Zuid-varianten uitgewerkt en beoordeeld zijn.</p>	<p>Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.</p>
28	109	<p>Indiener vindt het een prima zaak dat, uitgaande van de Toelichting par. 1.2, bewoners aan de Wierdense kant ruimschoots inspraak gehad hebben bij de totstandkoming van de uiteindelijk gekozen noordvariant en het verdere ontwerp daarvan.</p>	
28	110	<p>Indiener geeft aan dat bij de totstandkoming van het ontwerp aan Nijverdalse zijde met name de Gemeente Hellendoorn zich sterk heeft gemaakt voor ongelijkvloerse kruisingen op haar grondgebied. Die zijn inmiddels opgenomen in het ontwerp.</p>	<p>Dit is in de verkenning reeds uitgewerkt en de ongelijkvloerse kruising (Baron van Sternbachlaan) en de ongelijkvloerse aansluiting (Burgemeester Boersingel) waren onderdeel van het voorkeursbesluit van de Minister.</p>
28	111	<p>Indiener geeft aan dat ook de bewoners rond het tracé van Reggedal</p>	<p>De punten die omwonenden hebben ingebracht tijdens de locatiespecifieke</p>

		<p>t/m Wierdense Veld van zich hebben laten horen en hebben de belangrijke thema's geluid, natuur en landschappelijke inpassing helder en duidelijk verwoord.</p> <p>Als indiener echter alle negatieve kritiekpunten die in deze zienswijze de revue zijn gepasseerd nogmaals lezen dan concludeert indiener dat met veel van deze kritiekpunten tot op heden niets is gedaan.</p>	<p>bijeenkomsten in de fase van het OTB zijn nader onderzocht. In oktober 2017 hebben alle deelnemers van deze bijeenkomsten een schriftelijke terugkoppeling ontvangen waarin is aangegeven wat er met de inhoudelijke inbreng is gebeurd en in hoeverre dit heeft geleid tot aanpassingen in het ontwerp. Dit geldt ook voor de bewoners rond het tracé van Reggedal tot en met Wierdenseveld.</p>
28	112	<p>Indiener geeft aan dat er richting definitief tracébesluit nog een wereld te winnen is voor Rijkswaterstaat -als opdrachtgever van grote infrastructurele werken-, met name in het omgaan met lokale, soms individuele belangen. Het wekt de indruk dat RWS het omgaan met laatstgenoemde lastig vindt.</p> <p>Indiener merkt namelijk het volgende op: Indiener heeft van meerdere omwonenden inmiddels concepten mogen inzien van de persoonlijke zienswijzes die zij gaan indienen. Daar komt ten aanzien van participatie en inspraak de perceptie van bewoners uit naar voren dat men niet gehoord wordt en dat men niet correct behandeld wordt. In de persoonlijke zienswijzes komen aspecten aan de orde als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onzorgvuldig handelen • Ten onrechte niet/onvoldoende geïnformeerd • Uitgesloten worden van participatie op oneigenlijke gronden • Individuele belangen worden terzijde geschoven 	<p>Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. In het kader van de Tracéwet dient ook nog verantwoord te worden op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties betrokken zijn gedurende de procedure. Dat betekent echter niet dat alle wensen van iedereen te verwezenlijken zijn. Dat komt om dat belangen soms tegenstrijdig zijn en ook wettelijke en financiële kaders een rol spelen bij de uiteindelijke besluitvorming.</p>
28	113	<p>Het is niet het doel van indiener om enkel kritiek te spuien. Indiener draagt ook een oplossing aan. In maart 2017 heeft indiener (werkgroep Baron van Sternbachlaan) een alternatief ontwerp uitgewerkt inzake het wegdeel van Regge t/m Wierdense Veld die voor een groot deel de negatieve effecten rond leefbaarheid wegnemen. Dit alternatief ontwerp bestaat uit 2 delen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een tunnel in plaats van een viaduct ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan. 2. Geluidsschermen van 4 meter hoog aan beide zijden van het tracé 	<p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.</p>
28	114	<p>Indiener stelt dat deel 1 van het alternatieve ontwerp een tunnel betreft 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. In het ontwerp van de indiener wordt de Baron van Sternbachlaan verdiept aangelegd zodat de N35 niet verhoogd aangelegd hoeft te worden maar op maaiveld blijft.</p>	

28	115	Indiener stelt dat vanuit kostenooipunt het fietspad waar mogelijk geïntegreerd in de tunnelbak van de auto's wordt aangelegd en de maximum snelheid in de tunnelbak zonodig terug gebracht wordt tot 30 km/u.	
28	116	Indiener geeft aan dat de verdiepte aanleg meerdere voordelen heeft: <ul style="list-style-type: none"> • De geluidsniveaus dalen aan noordzijde en de verspreiding van het geluid zal afnemen. De hele omgeving profiteert hiervan waaronder de nabijgelegen woonwijken (Nijverdal Oost / Kruidenwijk). • De barrierewerking van de N35 in het landschap is aanzienlijk minder. • De N35 heeft een 'hobbel' minder. Rijdend op de weg is het wegbeeld daarmee rustiger. • De N35 kan tijdens de bouw zijn functie behouden. Omleidingen zijn niet nodig. De ondernemers op het aanliggende industrieterrein 't Lochter zijn het daarmee eens. • Een rotonde past veel beter in het complete wegbeeld van de Baron van Sternbachlaan. Deze laan heeft meerdere rotondes maar geen kruisingen met VRI. • De doorstroming op de rotonde is beter dan met een kruising met VRI. De ondernemers op het aanliggende industrieterrein 't Lochter zijn het daarmee eens 	
28	117	Indiener stelt dat het alternatieve ontwerp in een Quick Scan is uitgewerkt, maar duurder blijkt dan de 6,5 miljoen euro welke gecalculeerd is voor het viaduct.	
28	118	Indiener stelt dat omwonenden zich maximaal willen inspannen om het alternatieve ontwerp te realiseren.	
28	119	Indiener heeft zelf informatie omtrent uitvoerbaarheid en kosten ingewonnen over het alternatieve ontwerp. Deze informatie is grotendeels beschikbaar bij buurgemeente Rijssen-Holtien die in 2014 nagenoeg een vergelijkbare tunnel heeft gerealiseerd in Rijssen, aldus de indiener.	
28	120	De indiener geeft informatie over hoe in de afgelopen tien jaar de belangrijke verkeersader 'De Reggesingel', die dwars door Rijssen loopt, drie auto-tunnels en meerdere fietstunnels zijn aangelegd. De drie auto-tunnels zijn op een kaartje in de zienswijze aangegeven door de indiener (zie zienswijze pag. 37).	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.

28	121	<p>Indiener geeft een weergave van de projectkosten van de drie tunnels in Rijssen:</p> <p>Oost tunnel: € 18.0 mln Midden tunnel: € 13.5 mln West tunnel: € 5.0 mln</p> <p>Indiener stelt dat de prijsverschillen groot zijn. Oost en midden zijn aanzienlijk duurder dan west. Dat is verklaarbaar, aldus de indiener.</p> <p>Oostelijke en midden tunnel zijn namelijk veel uitgebreidere projecten waarin ook de kosten zijn meegenomen van het omliggende wegennet en aanvullende infrastructuur. De westelijke tunnel (genaamd Veeneslagen) is compacter en omhelst een onderdoorgang onder het spoor en de Reggesingel plus de aanleg van een rotonde en is daarmee nagenoeg vergelijkbaar met het alternatieve ontwerp van de omwonenden voor de onderdoorgang van de Baron van Sternbachlaan met de nieuwe autoweg N35 te Nijverdal, aldus de indiener.</p>	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
28	122	De indiener stelt dat de tunnel Veeneslagen in Rijssen het ideale referentieproject is voor de Baron van Sternbachlaan; qua bouw, kosten en uitvoering.	
28	123	Indiener geeft een beschrijving van de tunnel Veenslagen. De Veeneslagen tunnel bestaat uit twee rijstroken voor de auto's, een vrij liggend fietspad van 3,5 meter met daarnaast een voetpad met een breedte van 1,3 meter. De doorrijbreedte is 16,4 meter, de doorrijhoogte is 4,2 meter. Het fietspad is 1,9 meter verhoogd aangelegd in de tunnel. Zie de onderstaande foto's. Diepte grondwater onder het maaiveld is 2,1 meter	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen
28	124	Indiener stelt dat de tunnel in 2014 is opgeleverd en gebouwd is door ELJA Beton en Waterbouw uit Rijssen. Indiener heeft gesproken met ELJA, tel.nr. 0548-539630. ELJA is genegen om nadere informatie te geven aan de gemeente/RWS als zijnde potentiële opdrachtgevers.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht. Daarbij wordt ook ingegaan op de vergelijking met de tunnel in Rijssen.
28	125	Indiener geeft een specificatie weer van de Veeneslagen tunnel als opgenomen in de jaarrekening 2014 van de gemeente Rijssen/Holten. Totaalbedrag komt neer op € 5.000.000,-	
28	126	Indiener stelt dat het budget voor het elementaire ontwerp van het viaduct Baron van Sternbachlaan en de N35 op een hoge wal € 6.500.000,- bedraagt.	

28	127	<p>Indiener stelt dat het kostenplaatje van de Antea quick scan van het omwonenden-alternatief aanzienlijk hoger ligt. Indiener stelt de vraag waarom de quick scan zoveel duurder uitvalt dan de referentie tunnel Veeneslagen.</p> <p>Drie verklaringen worden gegeven:</p>	<p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.</p>
28	128	<p>Indiener geeft als eerste verklaring een calculatieverschil:</p> <p>Gesteld wordt dat het bedrag van € 5.000.000,- voor de tunnel Veeneslagen een nacalculatorische (werkelijke) kosten betreft. Het budget van € 6.500.000,- voor het elementaire ontwerp alsmede het hogere budget voor de Antea quick scan, betreffen voorcalculatorische (budget) kosten. Indiener geeft daarbij aan dat mogelijk appels met peren worden vergeleken. In een voorcalculatie wordt veelal rekening gehouden met diverse opslagen die in de nacalculatie kunnen mee of tegen vallen, bijv. risico-opslagen. Effect van het calculatieverschil is niet bekend, aldus de indiener.</p>	
28	129	<p>Indiener geeft als tweede verklaring een aanbestedingsverschil:</p> <p>De tunnel Veeneslagen is aanbesteed door de gemeente Rijssen, bij het elementaire ontwerp en de Antea quick scan is RWS de aanbestedende partij. Gesteld wordt dat projectkosten kunnen afwijken per organisatie. Precieze aanbestedingsverschil is niet bekend bij de indiener.</p>	
28	130	<p>Een verschil is wel bekend bij de indiener, namelijk de BTW op het project.</p> <p>Als de gemeente i.p.v. RWS het project aanbesteedt, dan is de BTW op het project aftrekbaar en leidt aldus tot 21% lagere kosten.</p>	
28	131	<p>Indiener geeft als derde verklaring ontwerpverschillen.</p> <p>Indiener geeft aan dat vanuit het bewonersoverleg met de wethouder en de projectleider duidelijk gemaakt werd, dat er naast de BTW een drietal grote kostenreducties te realiseren zijn t.a.v. het ontwerp:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fietspad niet in een aparte tunnel • Werken met taluds in plaats van wanden • Snelheid van 50km/h naar 30km/h 	
28	132	<p>Indiener stelt dat deze kostenreducties al verwerkt zijn in de Veeneslagen tunnel waardoor de prijs aanzienlijk daalt tot € 5.000.000,-.</p>	
28	133	<p>Indiener stelt dat realisatie van de kostenreducties in het omwonenden alternatief ertoe zal leiden dat de kostprijs van dit alternatief ook fors zal dalen.</p>	

28	134	Indiener geeft aan dat in de Antea quick scan van het alternatieve bewonersontwerp van uitgegaan is om de auto-rijbanen in een tunnel in het linker deel te realiseren en het fietspad in een aparte tunnel in het rechter deel. Gesteld wordt dat dat een kostbare oplossing is.
28	135	Indiener geeft aan dat realisatie van auto-rijbanen en fietspad in 1 tunnel veel goedkoper is.
28	136	De indiener stelt dat in Rijssen er maar een tunnel is en geen tweede voor het fietspad, welke een zwaar kosten verhogend effect heeft.
28	137	Indiener schetst (zie zienswijze pag. 40) hoe de tunnel bij de Baron van Sternbachlaan uitgevoerd kan worden. Waarbij het fietspad rechts langs de 2 pilaren onder het spoorviaduct geleid wordt en na de 2 pilaren vervolgens bij in de tunnel onder de N35 wordt gevoegd. Dit levert een bijzonder mooi ontwerp op en lijkt nog steeds op de Veeneslagen constructie, aldus de indiener.
28	138	Indiener stelt dat werken met taluds in plaats van wanden mogelijk was bij het referentieproject in Rijssen en verwacht dat e.e.a. ook in Nijverdal realiseerbaar is. Werken met taluds is ook vele malen mooier en beter inpasbaar in de bestaande omgeving, aldus de indiener.
28	139	Indiener stelt dat snelheid op het baanvak door de tunnel een belangrijk gegeven is voor het kostenplaatje. Hoe harder er gereden mag worden, hoe langer de tunnelbak moet worden, hoe duurder het ontwerp.
28	140	Indiener geeft aan dat om de kosten van de tunnel te drukken 30 km/u voor de hand ligt, dat is ook het geval bij de tunnel Veeneslagen. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt mag dit geen probleem zijn aldus de indiener.
28	141	Indiener geeft aan dat om de kosten van de tunnel te drukken 30 km/u voor de hand ligt, dat is ook het geval bij de tunnel Veeneslagen. Vanuit oogpunt doorstroming mag dit geen probleem zijn aldus de indiener.
28	142	Indiener geeft aan dat het elementaire ontwerp uitgaat van een kruispunt met verkeerslichten op het punt waar de Baron van Sternbachlaan aansluit op de Wierdensestraat. Bij rood licht is dat 0 km/u, aldus de indiener.
28	143	Indiener geeft aan dat de nieuwe rotonde op het niveau van de Baron van Sternbachlaan gelegd kan worden. Dit betekent t.o.v. het quick scan ontwerp dat deze 1,0 meter lager komt te liggen; dit kan mogelijk volgens de gemeente Hellendoorn nog wel wat dieper, aldus de indiener. Door de

		snelheid van 50 km/u naar 30 km/u te brengen, kan de hellingshoek nog wat groter zijn aldus de indiener. De helling lengte richting de Wierdense straat wordt met deze wijzigingen korter, hiermee is de rotonde veel beter in te passen in de omgeving, aldus indiener.
28	144	Indiener stelt dat door de verlaagde ligging de lichtoverlast ter hoogte van de rotonde voor een groot deel wegvalt. Met de juiste inpassing is de rotonde zelfs nauwelijks te zien vanuit de directe omgeving, aldus de indiener.
28	145	Indiener geeft de volgende samenvatting van de kosten: 1) Calculatie verschil - Voorcalculatie RWS met risico opslagen - Nacalculatie (werkelijke kosten) 2) Aanbestedingsverschil - Overhead RWS en gemeente is niet gelijk - 21% BTW bij gemeente aftrekbaar 3) Ontwerpverschillen - Fietspad niet in een aparte tunnel - Werken met taluds in plaats van wanden - Snelheid van 50 km/u naar 30 km/u
28	146	Indiener stelt dat na het uitfilteren van de verschillen een kale aannemersprijs voor de tunnel van de Baron van Sternbachlaan ontstaat die op hetzelfde niveau zal uitkomen als de tunnel in Rijssen, te weten € 5 miljoen. Deze € 5 miljoen dient wel geïndexeerd te worden van 2014 naar 2017.
28	147	Indiener concludeert dat met de voorgestelde kostenreducties het alternatieve ontwerp een reëel alternatief is!
28	148	Indiener stelt dat voor het viaduct bij de Baron van Sternbachlaan € 6,5 miljoen is opgenomen, maar er belangrijke kosten worden vergeten die in de omgeving ontstaan. Te weten:
28	149	Indiener geeft als eerste belangrijke kostenpost die wordt vergeten de waardevermindering van de huizen. Indiener vraagt om alle huizen in de buurt van het viaduct te laten taxeren door 3 onafhankelijke taxateurs op basis van huidige situatie en de situatie nadat het project afgerond is, deze kosten moeten meegenomen worden in de variant.
28	150	Indiener geeft als tweede belangrijke kostenpost de waardevermindering van de recreatie. Indiener geeft aan dat de gemeente bekend staat als toeristische en recreatieve gemeente: Avonturenpark Hellendoorn, kanotocht over de Regge of een survivaltocht door het bos. Indiener vraagt daarom om een onafhankelijk bureau de "waarde vermindering recreatie" te laten vaststellen voor de gemeente over een

		periode van 100 jaar en dit mee te nemen in de verhoogde viaduct variant.	
28	151	<p>Indiener geeft als derde belangrijke kostenpost de waardevermindering van de toekomstwaarde.</p> <p>Indiener stelt dat de toekomstige gebruiksfuncties van het gebied achter de spoorwal ernstig worden aangetast door de aanwezigheid van een verhoogde 4-baans autoweg. Geluidscontouren veranderen door het project. De macro economische ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst gaan hiermee fors terug, aldus de indiener.</p> <p>Vooraf wil de indiener bepaald zien worden hoe groot de kostenpost is van de waardevermindering van de toekomstwaarde want die kostenpost beïnvloed de financiële afweging voor de keuze van een viaduct.</p>	
28	152	<p>Indiener refereert aan MER, OTB-ontwerp (pag. 4 en 5), waar staat "dat de hoogteligging van het wegontwerp en de bijbehorende waterhuishouding van de N35, niet tot verdroging van het Natura 2000-gebied Wierdense Veld mag leiden."</p> <p>"Het voorgaande zorgt ervoor dat de N35 verhoogd over de Baron van Sternbachlaan (N347), Burgemeester H. Boersingel (N347), Nijverdalsestraat/ Haarkampsweg, spoorlijn Deventer – Almelo en Stegeboersweg heen gaat. Bij de Vossenbosweg krijgt de N35 een halfverhoogde ligging en bij de Westerveenweg ligt de N35 licht verhoogd (ongeveer een meter boven maaiveld)."</p> <p>Indiener heeft kaartje toegevoegd van de variant (zie zienswijze pag. 42) met cijfers bij de aansluitingen.</p> <p>Als commentaar op het onderwerp waterhuishouding geeft de indiener aan dat hij het niet eens is met de analyse dat de N35 verhoogd aangelegd moet worden bij 1) Viaduct Baron van Sternbachlaan, 2) aansluiting Burg. H. Boersingel (N347), 5) Aansluiting Wierden West, 6) (zie kaartje zienswijze pag. 42). Aangegeven wordt dat de fietstunnel bij Schapendijk/Westerveenweg en tunnel Vossenbosweg geen probleem zijn volgens de analyse. Dat is dan onjuist, aldus de indiener.</p>	<p>De hoogteligging van de weg speelt een rol in de waterhuishouding, aangezien een diepe ligging grondwaterstromen kan beïnvloeden. In het ontwerp is sprake van behoud van de huidige situatie (locatie 3 en 4), en nieuwe situaties (locaties 1, 2, 5 en 6). Bij locatie 3 en 4 zijn reeds tunnels aanwezig. Deze worden wel verlengd, maar komen niet dieper te liggen dan de huidige situatie. Voor de locaties 1,2, 5 en 6 is sprake van nieuwe constructies. Op voorhand zijn door de verdiepte ligging effecten niet uit te sluiten. Het is echter niet zo dat effecten daadwerkelijk op zullen treden. Met name de aanlegfase vraagt om strenge eisen en controle om effecten op het Wierdense Veld uit te sluiten. De waterhuishouding is niet de aanleiding voor verhoogde ligging van de weg, deze volgt uit het voorkeursalternatief (zie ook hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord).</p>
28	153	<p>Indiener geeft aan dat deel 2 van het alternatieve ontwerp geluidsschermen zijn van 4 meter hoog van Regge t/m Wierdense Veld aan beide zijden van de weg, ondoorzichtig en aangevuld met gebiedseigen beplanting aan de buitenzijde, met uitzondering van het zuidelijke wegdeel ter hoogte van het industrieterrein om aldaar de gewenste zichtbaarheid te behouden.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht en in 2.2. wordt ingegaan op het alternatief van de Werkgroep Baron van</p>

			Sternbachlaan.
28	154	<p>Indiener stelt dat door de geluidsschermen een groot aantal bezwaren rond de nieuwe N35 aanzienlijk verzacht worden. Hiervoor geeft hij de volgende drie voorbeelden van bezwaren die weggenomen worden:</p> <p>1. Het geluidsniveau aan met name de noordzijde wordt aanvaardbaar. Mens en dier zal hier van profiteren. De natuur- en recreatieve waarden van het gebied blijven grotendeels intact.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
28	155	<p>Als tweede bezwaar wat weggenomen kan worden geeft hij:</p> <p>2. De visuele vervuiling door licht en beweging wordt weggenomen.</p>	<p>De lichthinder vanwege het tracébesluit gaat wellicht in geringe mate toenemen, maar dat heeft niet een zodanig effect dat daarvoor nadere maatregelen ter voorkoming van lichthinder moeten worden getroffen. Bovendien zullen geluidsschermen en bestaande beplantingen een deel van de lichtuitstraling blokkeren.</p>
28	156	<p>Als derde bezwaar wat weggenomen kan worden geeft hij:</p> <p>3. De omgeving is niet/minder zichtbaar en toegankelijk vanaf de N35. Dit vergroot de sociale veiligheid uit oogpunt van 'snelweg-criminelen'.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.</p>
28	157	<p>Indiener stelt dat de N35 een Rijksweg is. Normaal gesproken zou het Rijk de kosten van het project dragen. In het geval van de N35 Nijverdal-Wierden neemt de provincie en lokale partijen (Regio Twente en gemeentes) een deel voor haar rekening.</p>	<p>Het is correct dat het project medegefinancierd wordt door de provincie Overijssel, Regio Twente en de gemeenten Wierden, Hellendoorn en Rijssen-Holtten.</p>
28	158	<p>Indiener stelt dat een goed Nederlands spreekwoord zegt: 'wie betaalt, bepaalt'</p>	<p>Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.</p>
28	159	<p>In het licht van dat spreekwoord geeft de indiener aan dat bijna 60% van het project wordt betaald door provincie en gemeentes. Volgens de indiener is het dan ook reëel dat de provincie en gemeentes een belangrijke stem hebben omtrent de uitvoering van het project.</p>	<p>Over de financiering van en de samenwerking binnen het project N35 Nijverdal - Wierden zijn tussen de betrokken partijen afspraken gemaakt welke zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst.</p>
28	160	<p>Indiener geeft aan dat provincie en gemeente Hellendoorn het wel eens is met hem. Leefbaarheid heeft bij hen wel een belangrijke plaats waar het gaat om de opwaardering van de N35 tot autoweg, aldus de indiener.</p>	<p>Leefbaarheid is, tijdens de gesprekken over het project met de betrokken gemeenten en de provincie, een belangrijk onderwerp geweest.</p>
28	161	<p>Indiener geeft aan dat het Rijk als projectdoelstelling heeft om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren. Indiener merkt daarbij op dat het belangrijke thema's zijn, maar niet voldoende. Indiener stelt dat het thema leefbaarheid ontbreekt!</p>	<p>Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming zijn inderdaad de primaire doelstellingen van het project. Het project wordt qua nut en noodzaak beoordeeld in hoeverre deze doelstelling wordt gehaald en daarvoor is het projectbudget gereserveerd. Daarnaast dient het project te voldoen aan de wettelijke eisen die vanuit o.a. de Wet milieubeheer (geluid en luchtkwaliteit) en de Wet Natuurbescherming worden gesteld. Door te voldoen aan de deze eisen wordt invulling</p>

			gegeven aan de leefbaarheid. Dat betekent dat er wel oog is voor de leefbaarheid, maar dat extra wensen alleen worden meegenomen als die passen binnen de aangegeven randvoorwaarden. Als er bovenwettelijke maatregelen worden gewenst zal daar aanvullend budget voor moeten worden gereserveerd en moeten worden betaald door de partij die daarom verzoekt.
28	162	<p>Indiener refereert aan pagina 15 van het MER: "Optimalisaties zijn alleen meegenomen als ze aansluiten op de projectdoelstelling en passen binnen de financiële kaders."</p> <p>Indiener concludeert naar aanleiding daarvan dat leefbaarheid dus geen thema is voor Rijkswaterstaat. Beweerd wordt dat RWS zich beperkt bij het tegengaan van de negatieve effecten tot het wettelijk minimum en heeft alleen financieel doelmatige maatregelen genomen.</p>	<p>De projectdoelstelling richt zich op doorstroming en verkeersveiligheid. Gezien er een budget is om een project uit te voeren, zijn niet alle mogelijke maatregelen te treffen en moeten er keuzes gemaakt worden.</p> <p>Er worden verschillende maatregelen uitgevoerd in het kader van leefbaarheid. Deze staan beschreven in het MER en TB.</p>
28	163	Indiener geeft aan dat de provincie Overijssel en de gemeente Hellendoorn daar bepaald anders over denken. Om dat duidelijk te maken citeren ze uit beleidsstukken.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	164	<p>Indiener refereert aan omgevingsvisie provincie Overijssel, 2017, pag. 66: "Ruimtelijke kwaliteit is met duurzaamheid één van de belangrijkste uitgangspunten van het provinciale ruimtelijk beleid en leidend voor alle beleidskeuzes. Ruimtelijke kwaliteit is in de Omgevingsvisie gedefinieerd als: "Datgene wat ruimte geschikt maakt en houdt voor wat voor mensen belangrijk is. Of duurzamer gesteld: Wat voor mens, plant en dier belangrijk is."</p> <p>Indiener heeft als commentaar hierop dat Overijssel niet voor niets bekend staat als 'De tuin van Nederland'. Ruimtelijke kwaliteit (wat voor mens, plant en dier belangrijk is) is verankerd in het provinciaal beleid, aldus de indiener.</p>	Voor het begrip ruimtelijke kwaliteit is aangesloten bij de omgevingsvisie van de provincie Overijssel, 2017.
28	165	<p>Indiener refereert aan publicatie van de provincie Overijssel van 8 januari 2016, knelpunten in beeld.</p> <p>Gesteld wordt door de indiener dat uit die notitie (zie zienswijze bijlage 3) blijkt dat de provincie naast bereikbaarheid en verkeersveiligheid ook leefbaarheid als belangrijk thema benoemd. Leefbaarheid wordt daarbij uitgedrukt in 4 thema's:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Geluidsoverlast 2. Luchtkwaliteit 3. Lelijke elementen 4. Natuurgebieden 	Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35. Leefbaarheid is, ook tijdens de gesprekken over het project met de betrokken gemeenten en de provincie, een belangrijk onderwerp geweest.
28	166	Indiener refereert aan de omgevingsvisie van 2013 van de gemeente Hellendoorn. Indiener stelt dat daarin benoemd wordt dat 'rust en ruimte' dé kernwaarden van de gemeente zijn.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.

28	167	<p>Indiener refereert aan dezelfde omgevingsvisie van de gemeente Hellendoorn waarin de identiteit als volgt wordt omschreven: "een gemeente met overweldigende natuur, waar de hoogte, de uitgestrekte heidevelden, de meanderende Regge en de grote bosgebieden tezamen een zeer aantrekkelijk gebied vormen om te wonen, te recreëren en te werken"</p> <p>Juist op de kernwaarden 'rust en ruimte' en identiteit wordt een forse aanslag gedaan als er geen aanvullende mitigerende maatregelen worden getroffen aan de noordzijde van de N35 tussen Reggedal en Wierdense Veld, aldus de indiener.</p>	Er zijn geen wezenlijke effecten op de genoemde gebieden aan de orde. In het deelrapport natuur ten behoeve van TB is dit onderbouwd. Mitigerende maatregelen zijn daarom niet nodig.
28	168	Indiener stelt dat dit onderstreept wordt door het citaat in de toelichting bij het OTB/MER (pag. 69), afkomstig uit de Omgevingsvisie van de gemeente Hellendoorn: "De verstoring veroorzaakt door de N35 zal tot een minimum beperkt moeten worden voor het natuurlijke buitengebied."	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	169	Indiener geeft aan dat in de Nota geluidsbeleid 2009 gemeente Hellendoorn voor diverse gebiedstypes, voorkeurswaardes en bovengrenswaardes vastgesteld qua geluidsniveau heeft vastgesteld. Zoals indiener in par. 5.1.1 reeds uiteengezet heeft, liggen de gemeentelijke grenswaarden en bovengrenswaarden aanzienlijk lager dan die van Rijkswaterstaat. Dit leidt er toe dat de gemeentelijke grenswaardes en bovengrenswaardes langs het gehele tracé ten noorden van de N35 van Reggedal t/m Wierdense Veld fors worden overschreden. De gemeentelijke grenswaarde wordt daarbij zelfs met 18 dB overschreden; dat staat gelijk aan een geluidsintensiteit die 64x groter is. Indiener concludeert hier dat de grenswaarde geluid 64x overschreden wordt!	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
28	170	Indiener wijst op het volgende: Tijdens de raadsvergadering van de gemeente Hellendoorn 12 december 2017 (motie gemeenteraad nr. 4, zie ook bijlage 4 zienswijze) is een motie in stemming gebracht aangaande het alternatieve ontwerp van de werkgroep Baron van Sternbachlaan. Daarin geeft de raad aan van mening te zijn dat het alternatieve ontwerp van omwonenden flink bijdraagt aan het verminderen van de negatieve effecten, van de uitbouw van de N35 tot autoweg, op de leefbaarheid rond het tracé en op de kernwaarden en identiteit van de gemeente Hellendoorn en tevens zorgt voor een rustiger beeld van de weg. Vervolgens vraagt de Raad aan het College een zienswijze in te dienen	De betreffende motie is voor kennisgeving aangenomen.

		conform het alternatieve ontwerp van de werkgroep Baron van Sternbachlaan waarbij de Baron van Sternbachlaan geheel verdiept wordt aangelegd en dat er voldoende geluidsmaatregelen worden getroffen volgens de gemeentelijke geluidsnormen. Motie Raad gemeente Hellendoorn unaniem aangenomen!	
28	171	Naast het alternatieve ontwerp heeft indiener nog meer ideeën rond het project N35 Nijverdal – Wierden die indiener graag voorlegt en beoordeeld ziet worden (zie punten 173 & 174)	In de planvoorbereidingsfase worden duurzame kansen i.r.t. klimaatdoelstellingen van Rijkswaterstaat en stakeholders onderzocht en daar waar mogelijk meegenomen in de aanbestedingsprocedure. De kruising van de F35 met de Baron van Sternbachlaan ter hoogte van de rotonde valt buiten de scope van het project N35 Nijverdal-Wierden. Voor klachten over verkeersveiligheid kan contact opgenomen worden met de wegbeheerder. Voor deze locatie is dat de gemeente Hellendoorn.
28	172	<p>Indiener wijst op 2 citaten op internet (RWS klimaatneutraal in 2030 en de Green Deal Duurzaam GWW)</p> <p>Indiener wijst erop dat het project N35 Nijverdal-Wierden hier perfect inpast. Zo vindt indiener dat er aan noordzijde van de weg ruimte beschikbaar is voor zonnepanelen. Ook loopt de weg Oost-West waarmee de zonnepanelen ideaal op het zuiden gericht kunnen worden voor maximaal rendement.</p> <p>Daarbij stellen we voor om de zonnepanelen te integreren in de geluidsschermen die in onze ogen langs het tracé moeten komen. Dit past bij bovenstaande doelstelling van de minister en het bevestigt de identiteit van Hellendoorn als groene gemeente. Een win-win-situatie.</p>	
28	173	<p>Indiener stelt dat de fietssnelweg F35 door het gebied ten noorden van de N35 loopt. Door het Reggedal, langs landgoed Everberg, over de Kruidenlaan, over de rotonde met de Baron van Sternbachlaan, over de Veenweg en vervolgens over het Bolderpad richting Wierden.</p> <p>Indiener stelt dat met name de kruising van de fietssnelweg F35 met de Baron van Sternbachlaan ter hoogte van de rotonde bijzonder onveilig is. Vergelijkbaar met de situatie verderop bij de Helmkruidlaan, waar regelmatig ongelukken met fietsers plaatsvinden.</p>	
28	174	<p>Indiener geeft aan dat het alternatieve ontwerp van de werkgroep het onveilige verkeerspunt (bij de Baron van Sternbachlaan) kan oplossen: als de Baron van Sternbachlaan verdiept wordt aangelegd bestaat namelijk de mogelijkheid de fietssnelweg vanaf de Kruidenlaan langs de zuidzijde van de Baron van Sternbachlaan en middels een eenvoudige brug over de Baron van Sternbachlaan te leiden parallel ter hoogte van het spoor en vervolgens aan te sluiten op de Veenweg.</p> <p>Dat sluit precies aan bij de toelichting op de OTB/MER pagina 14, aldus de</p>	

		<p>indiener: "Doorstroming, comfort en veiligheid staan voorop door uit te gaan van ongelijkvloerse kruisingen en een ruim profiel van de F35".</p> <p>Wederom een win-win-situatie aldus de indiener.</p>	
28	175	<p>Indiener stelt als doel:</p> <p>1. Een tunnel in plaats van een viaduct ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan in combinatie met een rotonde ter hoogte van de aansluiting van de Baron van Sternbachlaan met de Wierdense straat. De Baron van Sternbachlaan wordt daarbij verdiept aangelegd en de N35 blijft op maaiveld-niveau.</p> <p>Eén en ander zoals verder uitgewerkt in paragraaf 6.1 van de zienswijze.</p>	<p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan en een ligging op maaiveld nader zijn toegelicht.</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid en luchtkwaliteit nader zijn toegelicht</p>
28	176	<p>Indiener stelt als doel:</p> <p>2. Geluidsschermen van 4 meter hoog aan beide zijden en over de gehele lengte van het tracé van Reggedal t/m Wierdense Veld. Daarbij maken we een uitzondering voor het tracé gedeelte aan de zuidzijde ter hoogte van het industrieterrein. In verband met zichtbaarheid van het industrieterrein zijn hier juist geen geluidsschermen gewenst.</p> <p>Eén en ander zoals verder uitgewerkt in paragraaf 6.2 van deze zienswijze.</p> <p>Beide wijzigingen (doelen) wil de indiener graag doorgevoerd zien worden op het OTB/MER-ontwerp.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap en de inpassing van de N35 nader zijn toegelicht.</p>
28	177	<p>Indiener plaatst een afbeelding met de tekst:</p> <p>Doel: leefbaarheid Autoweg door een dorp N35 op maaiveld niveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geluidsoverlast neemt af - Uitlaatgassen / fijnstof nemen af - Verkeer stroomt door - Geen overlast koplampen - N35 in functie tijdens aanleg - Geen barrièrewerking <p>Geluidsschermen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Over de volle lengte - Afscherming spoor meenemen - Buitenzijde in een groene zetting - Vluchtdeuren op juiste plaats <p>Dit wil de werkgroep! Leefbaarheid staat voorop</p>	
28	178	<p>Indiener geeft een samenvatting van het proces vanaf de voorlichtingsbijeenkomst op 30 maart jl. in het Anker te Wierden. Indiener stelt dat de zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan (voorlopig) het einde is van een</p>	<p>Het door indiener geschetste beeld wordt herkend vanuit de diverse zienswijzen op het OTB.</p>

		<p>intensief proces van ruim 9 maanden dat begon met een presentatie van een tussentijds ontwerp door RWS in het Anker te Wierden.</p> <p>Indiener stelt dat de werkgroep daar hun alternatieve ontwerp gepresenteerd heeft aangaande de kruising met de Baron van Sternbachlaan en het verdere tracé van Reggedal t/m Wierdense Veld. Sindsdien zijn er contacten gelegd met de verantwoordelijk wethouder, ambtenaren en alle individuele raadsfracties van de gemeente Hellendoorn, met natuurorganisaties Landschap Overijssel, IVN en Milieuraad, met lokale ondernemersorganisaties 't Lochter en met wijkverenigingen en omwonenden. Ze hebben allen geïnformeerd over hun bezwaren rond het voorgestelde ontwerp en vervolgens hun alternatieve ontwerp gepresenteerd en toegelicht. Dat heeft geleid tot een breed maatschappelijk draagvlak voor dit alternatieve ontwerp, aldus de indiener. Gesteld wordt dat dit o.a. tot uitdrukking komt in een motie aangaande het alternatieve ontwerp, ingediend door nagenoeg de gehele raad van de Gemeente Hellendoorn tijdens de raadsvergadering van 12 december jl., die unaniem is aangenomen. Motie is toegevoegd als bijlage 4 bij de zienswijze.</p>	
28	179	<p>Indiener stelt dat de minister op 22 november jl. het OTB heeft ondertekend waarna op 1 december de zienswijze periode is gaan lopen waarbij ook alle stukken die betrekking hebben op de OTB, waaronder de MER publiek zijn gemaakt. Tot 11 januari was er de tijd om een zienswijze in te dienen. Indiener stelt dat gezien het korte tijdsbestek en de stapel documenten die Rijkswaterstaat heeft opgesteld en de soms zeer complexe materie (o.a. geluid), het een flinke kluit en feitelijk haast ondoenlijk is voor de gemiddelde belanghebbende. Om de materie toch inzichtelijk te krijgen voor omwonenden en andere belanghebbenden heeft de werkgroep getracht de kern van de documenten van Rijkswaterstaat welke van belang zijn voor het gebied tussen Reggedal en Wierdense Veld in gewoon Nederlands te vertalen en samen te vatten in één document. Dat document is de zienswijze geworden. Naast zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan is dit document dus ook bedoeld als informatie- en communicatiemiddel richting bewoners/belanghebbenden in dit gebied, aldus de indiener.</p> <p>NB: Indiener merkt op dat de stapel</p>	<p>Het OTB/MER N35 Nijverdal - Wierden is inderdaad een omvangrijk document. Het bevat op onderdelen ook complexe materie. Om te kunnen voldoen aan de wettelijke vereisten is het niet te voorkomen dat het volledige besluit zo omvangrijk is. Omwille van de leesbaarheid is daarom ook een afzonderlijke publiekssamenvatting gemaakt. De termijn om een zienswijze in te dienen is wettelijk bepaald en bedraagt 6 weken.</p>

		documenten voor de werkgroep ook een uitdaging was en dat er daardoor mogelijk onjuistheden in deze zienswijze staan. Mocht dat zo zijn dan hoort de indiener dat graag. Indiener adviseert om indien persoonlijke belangen door het project geschaad worden en personen een zienswijze willen indienen, zelf de betreffende documenten van Rijkswaterstaat te beoordelen.	
28	180	Indiener geeft aan dat hij graag nog een schets van het gebied waar RWS een 4-baans autoweg door gaat aanleggen wil geven voordat de zienswijze samengevat wordt en er conclusies worden getrokken. Om de noodzakelijke aanvullende maatregelen namelijk goed te kunnen duiden is het belangrijk een goed beeld te hebben van het gebied, aldus de indiener. Deze schets van het gebied is weergegeven in hoofdstuk 3 van de zienswijze en wordt op de komende pagina's 50 t/m 55 herhaald. De samenvatting en eindconclusie wordt vervolgd vanaf pagina 56.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	181	Indiener geeft een gebiedsomschrijving van het wegvak aan de Nijverdalse zijde, van Regge t/m Wierdense Veld van km 34.650 t/m 38.000. Hierin zijn achtereenvolgens (richting Nijverdal naar het oosten) alle landschappen en woonwijken aan de noord- en zuidzijde van het tracé geschetst door indiener. (o.a. Reggedal, Landgoed Eversberg, binnenstedelijke groene long, bufferzone Wierdense Veld, verschillende woonwijken, etc.)	
28	182	Zie zienswijze 28.54743101.17: Indiener is het eens met het hoofddoel van het project dat Rijkswaterstaat heeft benoemd: bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De doorstroming op het tracé Zwolle – Enschede is al vele jaren een probleem en de weg is op diverse punten niet veilig. Goed dat daar wat aan gebeurt!	
28	183	Indiener stelt dat hij het in belangrijke mate oneens is over de wijze waarop wordt omgegaan met de negatieve effecten van de 4 baans autoweg die door de dorpskom wordt gelegd. De aanvullende maatregelen die Rijkswaterstaat in de OTB/MER voorstelt om de negatieve effecten te verzachten of te compenseren zijn in de ogen van de indiener - en met hem de lokale politiek, belangenorganisaties en omwonenden - volstrekt onvoldoende. Dit gaat zwaar ten koste van de leefbaarheid in het gebied en de aanwezige recreatieve, natuur- en landschapswaarden, aldus de indiener.	Bij het nemen van een tracébesluit dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich te houden aan de wettelijke regelingen die daarop van toepassing zijn. Het gaat daarbij o.a. om de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt, zoals voor elk besluit de Algemene wet bestuursrecht, waarin o.a. algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn opgenomen. Als het noodzakelijk is om te voldoen aan wettelijke normen, is de minister gehouden de daartoe benodigde maatregelen te nemen. Indien vanuit de omgeving wensen leven om meer te doen dan wettelijk noodzakelijk is, zal dit op basis van de lokale omstandigheden moeten worden gemotiveerd.

28	184	<p>Indiener wijdt de situatie dat er in zijn ogen onvoldoende aanvullende maatregelen worden voorgesteld door Rijkswaterstaat mede komt door het feit dat er aantoonbare onjuistheden, onvolkomenheden en onzekerheden in de diverse onderzoeken en rapportages zijn geconstateerd. Waren deze aspecten wel juist beoordeeld dan had dit ongetwijfeld tot extra aanvullende maatregelen geleid volgens de indiener.</p>	<p>Als dit niet mogelijk is kan vanuit het gelijkheidsbeginsel niet aan de wens tegemoet gekomen kunnen worden, omdat dan ook elders hierop een beroep gedaan kan worden (precedentwerking).</p>
28	185	<p>Indiener heeft inzake het wegvak Reggedal t/m Wierdense Veld met name kritiek op de volgende aspecten en behandelt deze achtereenvolgend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geluid - Natuur - beschermde vleermuizen en vogels - Natuur en landschappelijke inpassing - Negatieve effecten Combiplan niet meegenomen / positieve effecten Ecoduct wel - Burgerparticipatie en inspraak 	<p>Op deze aspecten is in de beantwoording apart ingegaan, zie overige antwoorden zienswijze 28.</p>
28	186	<p>Indiener stelt dat de belangrijkste geluidreducerende maatregelen die RWS hier voorstelt geluidsreducerend asfalt over het hele tracé en geluidsschermen van 3 tot 4 meter hoog aan de zuidzijde zijn. Indiener juicht die maatregelen toe en stelt dat dat opzicht goede maatregelen zijn. Alleen hij stelt ook dat de maatregelen lang niet voldoende zijn.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
28	187	<p>Indiener stelt dat de belangrijkste negatieve punten inzake geluid zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De N35 komt op een groot deel van het tracé op hoogte te liggen door het viaduct bij de Baron van Sternbachlaan. Dat zorgt voor weidse verspreiding van geluidsoverlast aan beide zijden van de weg. • Rijkswaterstaat gaat bij haar berekeningen uit van voorkeurs- en bovengrenswaardes qua geluidsintensiteit die vele malen hoger liggen die van de Gemeente Hellendoorn. Aan zuidzijde zal de geluidsintensiteit straks 2x harder zijn dan de grenswaarde van de gemeente. Aan de noordzijde komen nauwelijks schermen waardoor hier de geluidsintensiteit, schrik niet, 64x harder zal zijn dan de grenswaarde van de gemeente Hellendoorn. Onacceptabel! • Rijkswaterstaat maakt bij haar berekeningen gebruik van modellen. Zij baseert zich dus niet op werkelijke geluidsmetingen in het veld. Geluid is heel grillig en alle parameters die invloed hebben kunnen nooit in een model worden gevangen. Dit leidt tot onzekerheid qua uiteindelijke geluidsbeleving. Vele voorbeelden op het internet tonen ook aan dat het vaak voorkomt dat de beleving van het geluid nadat wegen zijn gerealiseerd 	<p>Met de algemene beantwoording in de eerste hoofdstukken van deze Nota van Antwoord gecombineerd met de individuele beantwoording op deze zienswijze zijn deze door indiener aangehaalde belangrijke negatieve punten voorzien van een beantwoording.</p>

		een andere is dan vooraf op basis van de modellen van Rijkswaterstaat mocht worden verwacht. Deze onzekerheid wordt afgewenteld op de omwonenden.	
28	188	Indiener stelt dat het Deelrapport Natuur diverse hiaten laat zien ten aanzien van beschermde diersoorten en de effecten van de N35 op deze soorten.	De natuurwaarden en effecten daarop zijn uitgebreid onderzocht en hebben geleid tot een pakket aan maatregelen, waarmee effectief negatieve effecten op natuur voorkomen worden.
28	189	Volgens de indiener heeft Rijkswaterstaat beschermde vleermuizen aangetroffen in het gebied. Echter, ten noorden van de N35 heeft men onvoldoende onderzoek gedaan, aldus de indiener. Ten noorden van de N35 bij de Schanshekweg zit een belangrijke kolonie laatvliegers. Een beschermde soort. Deze heeft last van lawaai en licht. Verder jaagt deze vleermuis relatief laag waardoor de verhoogde ligging van de N35 voor extra verstoring en meer doden zal zorgen geeft de indiener aan.	De Schanshekweg ligt op meer dan 100 meter van het plangebied voor het Tracébesluit. Uit wetenschappelijk onderzoek kan worden opgemaakt dat voor de verstoringzone door verkeersgeluid langs (snel)wegen voor vleermuizen kan worden uitgegaan van een afstand van 50 m ter weerszijden van de weg (zie par. 4.2 van deze nota). Verblijfplaatsen zijn daarentegen niet of nauwelijks gevoelig voor geluidsverstoring. Daar komt in dit geval bij dat uit het geluidsonderzoek is gebleken dat de geluidsverstoring in het westelijk deel van het tracé afneemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Een mogelijke toename van verstoring door licht wordt voorkomen door de in het Tracébesluit opgenomen mitigerende maatregelen. Er zijn zodoende geen effecten op verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied of de omgeving aan de orde. Nader onderzoek is derhalve ook niet noodzakelijk. Laatvliegers zijn behendige vliegers die doorgaans foerageren op 5-10 meter boven maaiveld, wat inderdaad lager is dan veel andere soorten. De soort foerageert niet of nauwelijks boven de weg, maar kan deze wel oversteken. In het natuuronderzoek zijn diverse bestaande vliegroutes vastgesteld, waar vleermuizen waaronder laatvliegers de weg veelvuldig kruisen. Waar de aangepaste weg een obstakel vormt in deze vliegroutes en/of extra aanvaringsslachtoffers kan veroorzaken, zijn in het TB maatregelen opgenomen om deze vliegroutes te handhaven. Daarmee wordt ook de kans op extra aanvaringsslachtoffers weggenomen.
28	190	Volgens indiener gaat het voor het Wierdense veld om de volgende vogels die in 2017 op de rode lijst staan: Torenvalk, matkop, graspieper, grutto, raaf, Grote lijster, tureluur, kraanvogel, veldleeuwerik, kneu, klapekster, wulp, boomvalk, Blauwe Kiekendief, zomertaling, nachtzwaluw, wintertaling, koekoek, gele kwikstaart, paapje, wiewaal, watersnip, velduil en ransuil. Het corridor-gebied Eversbergweg/Schanshekweg/Veenweg wordt gebruikt door de rode lijst dieren uit het Wierdense Veld. O.a. de Wulp en de Grutto worden gezien in de corridor. Beide staan op de rode lijst	Het Wierdense Veld heeft naast Natura 2000 ook een status als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). In dat kader is in het natuurrapport bij het Tracébesluit en MER ingegaan op de wezenlijke kenmerken en waarden, waaronder fauna. Er is geconstateerd dat er geen negatief effect op deze waarden optreedt. Voor het corridor-gebied geldt het volgende. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat langs het wegtracé van de Regge en tot aan de Eversbergweg de geluidssituatie gelijk blijft of zelfs licht afneemt. Van de Eversbergweg tot aan de rand van het Wierdense Veld is sprake van een zeer lichte geluidstoename en in het Wierdense Veld hoofdzakelijk weer aan afname. Deze geluidstoenames en afnames zijn te gering om van een wezenlijk (significant) effect op natuurwaarden te kunnen spreken, ook omdat in de voor natuur belangrijkste

		met afnemende aantallen. Beide vogels staan ook op de Europese en wereldlijsten als kwetsbaar/gevoelig. In het Corridor gebied bevinden zich tevens de volgende vogels die op de 2017 rode lijst staan: Boerenzwaluw, Huismus, Torenavalk, Huiszwaluw, Kramsvogel, Spotvogel, Patrijs	delen (bos- en veengebieden, van belang voor onder meer bos-, moeras- en weidevogels) overwegend sprake is van een lichte afname van de geluidsbelasting. Er is hier zodoende geen sprake van een wezenlijk negatief effect op de functie van de corridor.
28	191	Indiener geeft aan dat bij vergelijking van bovenstaande geobserveerde vleermuizen en vogels in het Wierdense Veld en het corridorgebied met het deelrapport Natuur dan kan geconstateerd worden dat het uitgevoerde onderzoek door Rijkswaterstaat verre van compleet is. Vele van bovenstaande vleermuizen en vogels heeft men niet aangetroffen. Door contact te leggen met de juiste mensen van de lokale natuurorganisaties had men dit wel kunnen en moeten weten.	Het onderzoek heeft zich gericht op gebieden waar eventuele negatieve effecten werden verwacht of niet op voorhand uitgesloten konden worden. Aangezien geen sprake is van effecten buiten het beschouwde gebied is een breder onderzoek niet aan de orde. Inzichten over de aanwezigheid van soorten in de ruimere omgeving heeft geen invloed op de conclusies van het uitgevoerde onderzoek of het Tracébesluit. Overigens is buiten het uitgevoerde onderzoek ook gebruik gemaakt van de beschikbare gegevens uit bijvoorbeeld de Nationale Databank Flora en Fauna (NDF), waarin gegevens worden verzameld van zowel overheden, terreinbeheerders als particuliere waarnemingen.
28	192	Indiener stelt daarnaast dat ten aanzien van de effecten van geluid op bos- en weidevogels de onderzoeken zich baseren op onjuiste uitgangspunten. De commissie MER heeft een publicatie uitgebracht waarin zij aangeeft dat geluidseffecten op bos- en weidevogels veel verder reiken dan de afstanden waar Rijkswaterstaat in de MER vanuit is gegaan. Volgens de indiener zijn dat duidelijke onvolkomenheden in de MER die vragen om bijstelling en extra aanvullende maatregelen.	Deze vuistregels van de Commissie m.e.r. zijn bekend en worden gehanteerd. Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en Ecologie', waarbij in 4.2 het onderwerp ecologie en de vuistregel van de Commissie voor de m.e.r. nader zijn toegelicht.
28	193	Indiener heeft als kritiek op natuur en landschappelijke inpassing het volgende: Vanaf de noordzijde tussen Regge en Wierdense Veld ligt de autoweg straks volledig zichtbaar in het landschap en ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan nog eens op een hoge dijk. Met daarachter over de gehele lengte de geluidsschermen aan de zuidzijde 3 tot 4 meter hoog. Dit leidt tot afbraak van het gebied door geluid, licht en beweging.	De nieuwe N35 komt circa 5-6m hoger te liggen dan in de huidige situatie op circa dezelfde hoogte als het spoor. De keuze voor deze ligging is gemaakt vanuit een integrale afweging binnen de beschikbare ruimte, waarin ook civiel-technische redenen hebben meegewogen. Vanaf de noordkant ligt het tracé achter de verhoogde ligging van het spoor. Tussen het spoor en de weg is geen ruimte voor beplanting. Beplanting in de directe omgeving vormt vanuit verschillende perspectieven wel een voorgrond voor het talud van het spoor en de N35. Aan de zuidkant is ter plekke van een verhoogde ligging het talud ingepast met beplanting. Aangrenzend aan de percelen is een boombeplanting gehandhaafd of wordt deze terug geplaatst. De geluidsschermen worden geplaatst om geluidhinder tegen te gaan. In afstemming met wensen van bewoners is niet gekozen voor transparante geluidsschermen. Er wordt nader onderzocht of geluidsschermen aan de bewonerszijde kunnen worden voorzien van beplanting.
28	194	Indiener noemt dat het gebied van Regge t/m Wierdense Veld een gebied is met grote natuur- en landschappelijke waarden. In de	In hoofdstuk 3 van het deelrapport Landschap zijn enkele passages toegevoegd over de landschappelijke waarde van het gebied van de Regge t/m Wierdense Veld.

		OTB/MER staan diverse passages waaruit blijkt dat deze bijzondere waarden door Rijkswaterstaat niet of onvoldoende herkend en erkend worden. In de hele OTB/MER is er geen tot zeer beperkt aandacht voor de landschappelijke inpassing van dit gebied. In het landschapsplan komt het gebied zelfs niet of nauwelijks aan de orde. Ook de maatregelen rond landschappelijke inpassing zijn nihil. Dat is zeer schrijnend. Indiener verwijst naar par. 5.3 van de zienswijze waar diverse citaten uit het rapport zijn opgenomen die dit duidelijk maken.	Ten aanzien van de Landschappelijke inpassing zie zienswijze nummer 28, punt 194.
28	195	Indiener heeft als volgend kritiekpunt dat de negatieve effecten van het combiplan niet zijn meegenomen en de positieve effecten van het ecoduct wel: Hij stelt: In 2015 is het bekende Combiplan opgeleverd met de Combitunnel als het aansprekende onderdeel. Echter, onderdeel van dat plan was ook al de verlegging in noordelijke richting van de N35 tegen de spoorlijn aan. Deze verlegging heeft al de nodige negatieve effecten opgeleverd voor het gebied van Reggedal t/m Wierdense Veld. Feitelijk is deze noordelijke verlegging onderdeel van het huidige project N35 en moeten de negatieve effecten van die noordelijke verlegging mee worden gewogen in de MER van het huidige plan N35. Rijkswaterstaat doet dat echter niet.	Uitgangspunt voor de afweging van positieve en negatieve effecten van de plannen voor de N35 Nijverdal-Wierden is de huidige situatie, dus onder andere de reeds verlegde N35. In de (ruimtelijke) plannen van het Combiplan was de verlegging van de huidige N35 meegenomen.
28	196	Volgens de indiener zijn de positieve effecten van het ecoduct wel meegenomen in de OTB/MER (in tegenstelling tot de negatieve effecten van het combiplan niet): Rijkswaterstaat neemt echter wel het ecoduct tussen Notterveld en Wierdense Veld mee in de OTB/MER. Dat beide projecten in praktische zin samen worden uitgevoerd is logisch, maar zij neemt ook de positieve effecten van het ecoduct mee als aanvullende maatregelen op het gebied van natuur. Dat is feitelijk onjuist. Het ecoduct is een apart project en wordt uit een ander potje gefinancierd. Het ecoduct was er namelijk ook gekomen zonder het huidige project N35. Kortom: de negatieve effecten vanuit het Combiplan worden niet meegenomen maar de positieve effecten van het ecoduct wel. Dat lijkt niet objectief.	Het klopt dat het ecoduct vanuit een ander budget wordt betaald, vanuit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). De keuze om het ecoduct te combineren met de aanleg van de N35 in het kader van efficiency en om werk met werk te maken. Het ecoduct is als compensatie ingezet, omdat de natuurgebieden door de ligging van de weg en spoor zijn versnipperd. Indien er al een ecoduct zou liggen, dan was er geen sprake van ontsnippering en zou een ecoduct ook niet noodzakelijk zijn. Het ecoduct had dan wel aangepast moeten worden aan de nieuwe ligging van de weg. Naast het ecoduct worden nog aanvullende maatregelen getroffen om ontsnippering te compenseren, zo wordt een bestaande ecoduiker verlengd en zijn er mitigerende maatregelen voor foeragerende vlermuisen.
28	197	Indiener heeft het bij het volgende kritiekpunt over burgerparticipatie en inspraak Bij grote infrastructurele werken, zoals het project N35, is het belangrijk dat omwonenden/belanghebbenden die te maken krijgen met de negatieve aspecten van het project, inspraak	Omwonenden/belanghebbenden zijn op verschillende manieren en momenten betrokken in de OTB-fase. Zo zijn bijvoorbeeld omwonenden tijdens het ontwerpproces voor het OTB betrokken geweest door deelname aan ontwerpessies. Ook kan indiener op verschillende momenten formeel reageren op de plannen voor de N35. Een voorbeeld

		hebben in het hele proces van plan tot uitvoering.	hiervan is het indienen van een zienswijze op het OTB waar indiener ook gebruik van heeft gemaakt.
28	198	Volgens de indiener zijn er sinds de start van het project in 2011 diverse inspraakrondes geweest. Gesteld wordt dat volgens de Toelichting op de MER de bewoners van Wierden een aanzienlijke bijdrage hebben geleverd aan en inspraak gehad in de keuze voor de uiteindelijk gekozen variant. Aan Nijverdalse zijde heeft met name de Gemeente Hellendoorn zich sterk gemaakt voor ongelijkvloerse kruisingen op haar grondgebied ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan en Burg. H. Boersingel. Die zijn opgenomen in het ontwerp.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	199	De indiener stelt dat ook de bewoners rond het tracé van Reggedal t/m Wierdense Veld van zich hebben laten horen en dat zij de belangrijke thema's geluid, natuur en landschappelijke inpassing helder en duidelijk hebben verwoord. Echter als het OTB/MER daarop beoordeelt wordt, dan concludeert de indiener dat met veel van deze kritiekpunten tot op heden niets is gedaan.	Op deze punten is reeds ingegaan bij de beantwoording van andere punten in deze zienswijze.
28	200	Indiener merkt verder op dat bij diverse omwonenden de perceptie leeft dat men niet gehoord en niet correct behandeld wordt. In de persoonlijke concept zienswijzes van omwonenden die de indiener heeft mogen lezen, komen aspecten aan de orde als: <ul style="list-style-type: none"> • Onzorgvuldig handelen • Ten onrechte niet/onvoldoende geïnformeerd • Uitgesloten worden van participatie op oneigenlijke gronden • Individuele belangen worden terzijde geschoven Het wekt de indruk dat Rijkswaterstaat, als opdrachtgever van grote infrastructurele werken, het lastig vindt om met lokale, soms individuele belangen om te gaan. Richting definitief tracébesluit heeft Rijkswaterstaat daar nog een wereld te winnen!	
28	201	Indiener geeft aan dat hij met een alternatief ontwerp komt die in de kern het volgende omhelst: <ol style="list-style-type: none"> 1. Een tunnel in plaats van een viaduct ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan in combinatie met een rotonde ter hoogte van de aansluiting van de Baron van Sternbachlaan met de Wierdense straat. De Baron van Sternbachlaan wordt daarbij verdiept aangelegd en de N35 blijft op maaiveld-niveau. 2. Geluidsschermen van 4 meter hoog aan beide zijden en over de gehele lengte van het tracé van Reggedal t/m 	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdalen-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.

		<p>Wierdense Veld. Daarbij maken we een uitzondering voor het tracé gedeelte aan de zuidzijde ter hoogte van het industrieterrein. In verband met zichtbaarheid van het industrieterrein zijn hier juist geen geluidsschermen gewenst.</p> <p>Dit alternatief ontwerp is de oplossing voor alle kritiekpunten van de werkgroep en het doet volgens de indiener geen afbreuk aan de doelen van Rijkswaterstaat. En zoals reeds opgemerkt bestaat er lokaal breed draagvlak voor dit alternatieve ontwerp.</p>	
28	2	<p>Indiener stelt dat het alternatieve ontwerp ook nog aanvullende kansen biedt: Geluidsschermen in combinatie met zonnepanelen Op internet komt de indiener daar de volgende berichten over tegen: "Volledig energieneutraal in 2030, dat is de doelstelling die de minister Rijkswaterstaat heeft opgelegd. Een uitdaging? Niet volgens Rik Jonker, coördinator zonne-energie bij Rijkswaterstaat: 'Er zijn zo veel kansen te benutten. Als we per direct beginnen, dan zijn we in 2023 klaar.' Directeur-generaal van Rijkswaterstaat, Jan Hendrik Dronkers: "De Green Deal Duurzaam GWW 2.0 zal een geweldige impuls geven aan de verduurzaming van alle spoor-, grond-, water- en wegenbouwprojecten. Onze sector heeft een grote carbon footprint, en Rijkswaterstaat draagt daar, als grote opdrachtgever, aan bij. Deze Green Deal is een springplank naar duurzaamheid als "business as usual"."</p>	In de planvoorbereidingsfase worden duurzame kansen i.r.t. klimaatdoelstellingen van Rijkswaterstaat en stakeholders onderzocht en daar waar mogelijk meegenomen in de aanbestedingsprocedure.
28	203	<p>Volgens de indiener past het project N35 Nijverdal-Wierden daar perfect in. Aan de noordzijde van de weg is ruimte beschikbaar voor zonnepanelen. En de weg loopt Oost-West waarmee de zonnepanelen op het zuiden gericht kunnen worden voor maximaal rendement. Daarbij stellen we voor om de zonnepanelen te integreren in de geluidsschermen die in onze ogen langs het tracé moeten komen.</p>	
28	204	<p>Volgens de indiener past het idee van geïntegreerde zonnepanelen in geluidsschermen bij de doelstelling van de minister en bevestigt het de identiteit van Hellendoorn als groene gemeente.</p>	
28	205	<p>Volgens de indiener biedt het alternatieve ontwerp ook de mogelijkheid om de onveilige kruising van de fietssenweg F35 met de Baron</p>	De aanleg van de F35 valt buiten de scope van het project N35 Nijverdal-Wierden. Voor vragen over de aanleg van F35 kan contact opgenomen worden met de wegbeheerder.

		van Sternbachlaan ter hoogte van de rotonde (zie kaartje zienswijze) op te lossen. Als de Baron van Sternbachlaan verdiept wordt aangelegd bestaat namelijk de mogelijkheid de fietssnelweg vanaf de Kruidenlaan langs de zuidzijde van de Baron van Sternbachlaan en middels een eenvoudige brug over de Baron van Sternbachlaan te leiden ter hoogte van het spoor en vervolgens aan te sluiten op de Veenweg.	Dat is in dit geval de gemeente Hellendoorn.
28	206	Volgens de indiener sluit het oplossen van het fietsknelpunt precies aan bij het doel van de F35: doorstroming, comfort en veiligheid middels ongelijkvloerse kruisingen. En bij het doel van Rijkswaterstaat: verkeersveiligheid.	
28	207	Volgens de indiener kunnen bovenstaande opties (zonnepanelen in geluidsschermen en oplossen fietsknelpunt) gerealiseerd worden door uitvoering van het alternatief ontwerp van de indiener.	In de beantwoording van de specifieke punten is een reactie gegeven op deze punten.
28	208	Volgens de indiener zou het fantastisch zijn als het project N35 zo uitgevoerd kan worden dat én de doelen van Rijkswaterstaat rond bereikbaarheid en verkeersveiligheid worden gerealiseerd én de leefbaarheid en natuur- en landschappelijke waarden in het gebied overeind blijven én er tegelijkertijd een bijdrage geleverd wordt aan duurzaamheid. Dat is een win-win-win-situatie voor alle betrokken partijen!	Bij het nemen van een tracébesluit dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich te houden aan de wettelijke regelingen die daarop van toepassing zijn. Het gaat daarbij o.a. om de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt, zoals voor elk besluit de Algemene wet bestuursrecht, waarin o.a. algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn opgenomen. Als het noodzakelijk is om te voldoen aan wettelijke normen, is de minister gehouden de daartoe benodigde maatregelen te nemen. Indien vanuit de omgeving wensen leven om meer te doen dan wettelijk noodzakelijk is, zal dit op basis van de lokale omstandigheden moeten worden gemotiveerd. Als dit niet mogelijk is kan vanuit het gelijkheidsbeginsel niet aan de wens tegemoet gekomen kunnen worden, omdat dan ook elders hierop een beroep gedaan kan worden (precedentwerking).
28	209	De indiener stelt dat een N35, ingepast in het landschap met zonnepanelen aan noordzijde van de weg een prachtige duurzame entree van de gemeente Hellendoorn en een visitekaartje voor de Provincie Overijssel is.	In de planvoorbereidingsfase worden duurzame kansen i.r.t. klimaatdoelstellingen van Rijkswaterstaat en stakeholders onderzocht en daar waar mogelijk meegenomen in de aanbestedingsprocedure.
28	210	Indiener voegt als bijlage een artikel toe over de metamorfose van landgoed Eversberg (zie zienswijze bijlage 1) Strekking van de bijlage is dat het verwaarloosde landgoed is omgetoverd tot een stadspark dankzij de inzet van omwonenden en vrijwilligers.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	211	Indiener voegt als bijlage een factsheet toe van de Commissie m.e.r. inzake vogels en wegverkeer (zie zienswijze bijlage 2). Enkele vuistregels met betrekking tot vogels en wegverkeer worden geconcludeerd door de indiener aan de hand van een factsheet van de	Deze vuistregels van de Commissie m.e.r. zijn bekend en worden gehanteerd. Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en Ecologie', waarbij in 4.2 het onderwerp ecologie en de vuistregel van de Commissie voor de m.e.r. nader zijn toegelicht.

		Commissie m.e.r.	
28	212	Indiener voegt als bijlage een document van de provincie Overijssel toe waarin knelpunten in beeld worden gebracht (zie zienswijze bijlage 3). Gepubliceerd op 8 januari 2016. De knelpunten op de N35 zijn onderverdeeld in de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
28	213	Indiener voegt als bijlage een motie van de gemeenteraad van Hellendoorn toe (zie zienswijze bijlage 4) De strekking van de motie is dat de gemeenteraad het College van B&W verzoekt om het alternatieve ontwerp van omwonenden als zienswijze op het OTB/MER in te dienen voor 11 januari 2018 en daarmee de zienswijze van de omwonenden te volgen.	De betreffende motie is voor kennisgeving aangenomen.
29	1	Indiener wil graag een voorbehoud maken: als tussen het OTB en TB gegevens veranderen, zoals, waarschijnlijk, het inzicht in de verkeersbewegingen, dan dient RWS wederom met alle bewoners van genoemd gebied contact op te nemen.	Wijzigingen ten opzichte van het OTB worden in het TB vermeld zodat inzichtelijk is wat de wijzigingen zijn ten opzichte van het OTB. Alle indieners van zienswijzen worden over het TB geïnformeerd. Ook vindt bredere communicatie over (de inhoud van) het TB plaats middels de website, nieuwsbrieven en advertenties.
29	2	Indiener stelt dat er niet is gekeken naar de samenhang met de effecten van de combinatie van de Erve Meijerinksweg en de ligging van de nieuwe N35. De Erve Meijerinksweg is een drukke sluiproute omdat noordelijk van de kruising met de Vossenbosweg deze laatste weg is afgesloten met een tractorsluis. Dit leidt tot een onveilige situatie voor de zwakkere weggebruikers op de Erve Meijerinksweg, veelal schoolgaande kinderen en andere fietsers, alsmede wandelaars in dit natuurlijk gebied.	De verwachting is dat het verkeer op de Erve Meijerinksweg gelijk zal blijven of afnemen. Daarnaast is in het ontwerp van de N35 de realisatie van de snelfietsroute F35 meegenomen. Deze snelfietsroute komt ter hoogte van het genoemde punt aan de noordzijde van de N35 te liggen en zal het meeste fietsverkeer aantrekken. Hierdoor zal het aandeel fietsers op de Erve Meijerinksweg naar verwachting aanzienlijk dalen. Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 een nadere toelichting wordt gegeven over de verkeerstoename, o.a. ten aanzien van de Erve Meijerinksweg. In paragraaf 5.2 een nadere toelichting wordt gegeven op de verkeersveiligheid.
29	3	Indiener stelt dat er niet is gekeken naar de samenhang met de effecten van de combinatie van de Erve Meijerinksweg en de ligging van de nieuwe N35. O.a. is er een behoorlijk effect in termen van geluidsbelasting. In de huidige situatie is met een geïkt instrument bij het passeren van snelheidsduivels en landbouwverkeer niveaus boven de 90 dB op de gevel van de woning van inspreker vastgesteld. In combinatie met de verhoging ten gevolge van de reconstructie van de N35 (ca. 5 dB) zal ook voor de woning zeker de 50dB gemiddelde waarde	Indiener heeft gelijk dat in het akoestisch onderzoek (O)TB niet is gekeken naar de geluidseffecten en de samenhang vanwege de Erve Meijerinksweg en de N35, hiertoe is in het akoestisch onderzoek (O)TB echter ook geen aanleiding. Het akoestisch onderzoek richt zich op de N35 en enkele onderliggende wegen waar vanwege de aanpassingen aan de N35 ook wijzigingen optreden. Wegvakken waaruit blijkt dat vanwege het project een zeer forse toename optreedt (Wierdensestraat) zijn in het kader van uitstraling op grond van artikel 100 Wet geluidhinder meegenomen. De gemeten waarde van 90 dB zal hoogstwaarschijnlijk een voertuigpassage zijn

		worden overschreden. Daarvoor zijn eenvoudige maatregelen bij de aanleg van de N35 mogelijk, gewenst en nodig. Zie onder.	geweest op korte afstand van het meetinstrument. In de berekende geluidbelasting wordt gekeken naar de gemiddelde geluidbelasting op de gevel van een woning over het etmaal zoals voor wegverkeerslawaai wettelijk is vastgelegd. Hierin is een toeslagfactor voor de avond (5dB) en nachtperiode (10dB) verrekend. De gemiddelde geluidbelasting is gebaseerd op jaargemiddelde verkeersintensiteiten. Passages van voertuigen zijn hierin verdisconteerd. Omdat het een gemiddelde etmaalwaarde betreft, zal tijdens passages een hogere geluidbelasting optreden maar in de tussenliggende periode waarin geen passages plaatsvinden een lagere geluidbelasting. Er wordt niet getoetst op deze passages maar op de gemiddelde etmaalwaarde. De gemeten waarde is derhalve niet vergelijkbaar met de berekende geluidbelasting vanwege de N35 (in Lden) waarvoor in de Wet milieubeheer als voorkeurswaarde een waarde van 50 dB per etmaalperiode is opgenomen.
29	4	Indiener stelt dat de geluidsbelasting toeneemt. Maar ook, als de kruising van de Vossenbosweg met de N35 ongelijkvloers wordt zal de stroom sluipverkeer verder toenemen. Dit verergert het boven genoemde probleem verder. Vooral nog is de gemeente Wierden niet bereid hieraan iets te doen.	Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 een nadere toelichting wordt gegeven over de verkeerstoename.
29	5	Indiener noemt dat de volgende maatregelen zowel kosten zullen besparen alsook de nadelige gevolgen voor de bewoners van het gebied ten noorden van de nieuwe N35 zullen beperken. 1. afsluiting van de Vossenbosweg betekent dat de N35 niet verhoogd aangelegd hoeft te worden. Dit gaat zeker enkele decibels overlast schelen. Dit moet veel geld schelen, verhogen is een dure oplossing. Met die besparing kunnen simpelweg de geluidsschermen aangelegd worden. 2. indien nog nodig nadat punt 1 is overwogen: de aanleg van een gepast geluidsscherm om het geluid van de N35 te dempen, alsmede de weerkaatsing van het geluid tegen het geluidsscherm van de zuidelijke kant af te vangen. 3. een berekening op basis van de door de gemeente Wierden gemeten verkeersintensiteit in de spits plus door landbouwvoertuigen op de Erve Meijerinksweg om te bepalen hoeveel de totale geluidsbelasting op de woningen aan de noordkant van de wijk is ten gevolge van genoemde weg. Die zal blijken boven de 50 dB te komen is mijn stelling. 4. indien 1 en/of 2 niet mogelijk en/of om andere moverende redenen niet gewenst zijn, dan de snelheid van het verkeer tot het punt voorbij het huidige stoplicht (kruising Vossenbosweg) te	Onderstaand is puntsgewijs een reactie op de voorgestelde maatregelen door indiener opgenomen: 1. De tunnel aan de Vossenbosweg is nodig om de noord-zuidverbinding voor landbouwverkeer in stand te houden. Het afsluiten van de Vossenbosweg zou betekenen dat landbouwverkeer flink moet omrijden. De tunnel Westerveenweg is met een doorrijhoogte van 3,30m alleen toegankelijk voor fietsers en ontheffingsverkeer, niet voor landbouwverkeer. Om deze reden is er voor gekozen om de onderdoorgang Vossenbosweg onder de N35 door te verlengen. 2. Voor de woningen aan de Schietbaanweg/Meijerinksberg is het financieel niet doelmatig om overdrachtsmaatregelen te treffen. De geluidbelasting op de woningen is in de projectsituatie, ondanks de toename in de geluidbelasting, te gering om voldoende budget aan reductiepunten te genereren voor een akoestisch zinvolle financieel doelmatige maatregel. De geluidsschermen aan de zuidzijde van de N35 worden absorberend uitgevoerd waardoor de reflectie naar de overzijde tot een minimum beperkt wordt. Vanwege het absorberend uitvoeren van de schermen en gezien de beperkte hoogte van de schermen aan de overzijde van de weg en de afstand van de woningen aan de Meijerinksberg en Schietbaanweg tot de N35 is de reflectie minimaal en zal deze niet tot een significante verhoging van de geluidbelasting leiden.

		<p>verlagen tot 80 km/uur. Dit brengt het geluidsniveau sterk terug tot beneden de wettelijke limiet.</p>	<p>3. Indiener heeft gelijk dat in het akoestisch onderzoek (O)TB niet is gekeken naar de geluidseffecten en de samenhang vanwege de Erve Meijerinksweg en de N35, hiertoe is in het akoestisch onderzoek (O)TB echter ook geen aanleiding. Het akoestisch onderzoek richt zich op de N35 en enkele onderliggende wegen waar vanwege de aanpassingen aan de N35 ook wijzigingen optreden. Wegvakken waaruit blijkt dat vanwege het project een zeer forse toename optreedt zijn in het kader van uitstraling op grond van artikel 100 Wet geluidhinder meegenomen. In de Wet milieubeheer is een voorkeurswaarde van 50 dB opgenomen, deze voorkeurswaarde is van toepassing op de geluidbelasting vanwege de Rijksweg, in dit geval de N35. Voor de gecumuleerde geluidbelasting, geluidbelasting van meerdere geluidbronnen (waaronder ook meerdere wegen) zijn zowel in de Wet geluidhinder, als de Wet milieubeheer geen grenswaarden opgenomen.</p> <p>4. Een verlaging van de snelheid naar 80 km/uur heeft een zeer beperkt effect op de geluidbelasting, deze zal met circa 1 dB gereduceerd kunnen worden. Hiermee zal nog steeds niet op alle woningen aan de Meijerinksborg/Schietbaanweg aan de toetswaarde worden voldaan. Met een verlaging naar een maximum snelheid van 80 km/h zal vooral de snelheid van het licht verkeer verlaagd worden. Bij het vrachtverkeer dat vaak een maatgevend bijdrage heeft voor het geluidniveau zal de verlaging van de maximum snelheid weinig tot niks uitmaken op de totale geluidreductie.</p>
29	6	<p>Indiener noemt dat het nemen van maatregelen t.b.v. de veiligheid van de zwakkere weggebruikers op de Erve Meijerinksweg een discussie is die al geruime tijd met de gemeente Wierden wordt gevoerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De andere boven voorgestelde maatregelen zijn in de ogen van de indiener kostenbesparend en - voor de bewoners ten Noorden van het nieuwe tracé voor de bewoners van de Meijerinksborg en de Erve Meijerinksweg, alsmede de 1ste Meijerinkshoekweg gezien als onmisbaar om het woon- en leefcomfort niet onnodig te vernietigen. De meeste bewoners wonen hier al meer dan een decennium en volgens de indiener kan het niet de bedoeling zijn dat deze mensen daarom genegeerd worden, omdat ze toch geen andere keuzes hebben. - Een van de gevolgen is planschade, - maar nog directer, de verlaging van de WOZ, en dus de OZB. Het cumulatief hiervan kan snel een pijnlijke aderlating voor de gemeente worden, nog een reden om de investering in tenminste een geluidsscherm wel te doen. 	<p>Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 een nadere toelichting wordt gegeven over de verkeerstoename en de Erve Meijerinksweg. Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. Er is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35. In hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 nader is ingegaan op waardevermindering.</p>
30	1	<p>Indiener schrijft in reactie dat er in het OTB/MER geen zaken staan die niet</p>	<p>Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.</p>

		kloppen.	
30	2	Indiener stelt dat de wensen van omwonenden over het hoofd worden gezien.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen. Tijdens opstellen OTB is er een participatieproces geweest om wensen van omwonenden te inventariseren en zo mogelijk te verwerken.
30	3	Indiener wordt geraakt in zijn belang, te weten geluidsoverlast.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht.
30	4	Indiener vindt de verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid goed aan het ontwerp.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
30	5	Indiener vindt dat het ontwerp onvoldoende aandacht heeft voor de leefbaarheid in Nijverdal van Regge t/m Wierdense veld. Indiener vindt namelijk de geluidsoverlast veel te groot.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht.
30	6	Indiener vindt de landschappelijke inpassing van het ontwerp volstrekt onvoldoende	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
30	7	Indiener vindt het slecht dat natuurgebieden Reggedal, Eversberg en Wierdense veld worden aangetast door het ontwerp.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
30	8	Indiener vindt dat het ontwerp afbraak doet aan recreatief gebied Veenweg, Schanshekweg, Eversbergweg	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
30	9	Indiener wil geen 4-baans viaduct, maar een verdiepte aanleg Baron van Sternbachlaan met N35 op maaiveld-niveau	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
30	10	Indiener wil over de hele lengte langs beide zijden van het tracé 4 meter hoge geluidsschermen, behalve aan de zuidzijde bij het industrieterrein Lochter i.v.m. zichtbaarheid industrieterrein	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht en in 2.2. wordt ingegaan op het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan.
30	11	Indiener geeft aan de zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan te steunen en beroept zich voor de onderbouwing op de in die zienswijze aangevoerde argumenten.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
31	1	Onvolledig.	De zienswijze van indiener is op dit punt niet volledig.

31	2	<p>Indiener noemt de aanleg van een geluidswal aan de zuidzijde van de nieuwe weg ter hoogte van de Schietbaanweg Wierden als punt dat over het hoofd gezien is.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht en in 2.3. wordt ingegaan op de overige aangedragen alternatieven.</p>
31	3	<p>Indiener is van mening dat een geluidswal aan de noordkant van de weg noodzakelijk is om indiener te vrijwaren van geluidsoverlast. Alleen een geluidswal aan de zuidzijde zal niet voldoende zijn, de absorptie van het geluid blijkt ook uit testen van RWS is slechts zeer minimaal. Indiener geeft aan dat hem steeds werd voorgehouden dat ze zich geen zorgen hoefden te maken en dat passende maatregelen getroffen zouden worden om de geluidsoverlast in te dammen. Nu blijkt echter dat die passende maatregelen hooguit bestaan uit een bezoekje om te kijken of we aan de straatzijde voldoende geïsoleerd zijn. Indiener stelt dat de voorlichting van RWS aangeeft dat je pech hebt als je buiten wilt zitten.</p>	<p>Het onderzoek is uitgevoerd conform de geldende en van toepassing zijnde wetgeving. Voor de afweging van maatregelen dient het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer toegepast te worden. Op basis van dit besluit en deze regeling is het voor de woningen aan de Schietbaanweg en Meijerinksberg niet financieel doelmatig om akoestische zinvolle maatregelen (overdrachtsmaatregelen) te treffen. De geluidbelasting in de projectsituatie is ondanks de toename te gering om voldoende budget aan reductiepunten te genereren voor een akoestisch zinvolle maatregel. Aan de zuidzijde liggen de woningen korter op de weg waardoor een hogere geluidbelasting optreedt. Hierdoor genereert deze groep woningen een groter budget aan reductiepunten. Daarbij is de akoestisch zinvolle maatregelengte voor de woningen aan de zuidzijde naar verhouding korter vanwege de minder grote afstand tot de weg. Hierdoor is het voor deze woningen wel financieel doelmatig om een overdrachtsmaatregel te treffen. Dit scherm aan de zuidzijde van de N35 zal echter geen geluidreducerend effect hebben voor de woningen ten noorden van de N35. Vanwege het financieel niet doelmatig zijn van maatregelen is op grond van de Wet milieubeheer een hogere geluidbelasting dan de toetswaarde toelaatbaar. Voor de woningen waar sprake is van een overschrijding van de toetswaarde (in dit geval 50 dB) zal een gevelisolatie onderzoek worden uitgevoerd naar de binnenwaarde in de betreffende woningen. Indien de binnenwaarde hoger is dan de grenswaarde die hiervoor in de Wet milieubeheer is opgenomen, komt de woning in aanmerking voor gevelisolierende maatregelen. Het gevelisolatie onderzoek maakt geen onderdeel uit van het onderzoek dat nu wordt uitgevoerd, maar zal in een later stadium worden uitgevoerd. De geluidnormen die in de Wet milieubeheer zijn opgenomen zijn van toepassing op de gevels van woningen, voor het geluid op de gronden om de woning (tuin/erf) zijn er geen wettelijke normen.</p> <p>Uw woning ligt in de huidige en toekomstige situatie aan de noordzijde van de N35. Vanwege het verschuiven van de weg naar het noorden neemt het geluidniveau in uw tuin toe. Een gedeelte van uw tuin ligt grotendeels aan de noordzijde van het object waar het geluidniveau in de toekomstige situatie</p>

			vanwege afscherming door het object minder dan 50 dB bedraagt.
31	4	Indiener geeft aan dat hij van mening is dat alleen de aanleg van een geluidswal aan de noordkant van de weg afdoende zal zijn om hem te vrijwaren van geluidsoverlast. Hij vindt dat ook niet meer dan billijk, omdat het geluid de streefwaarde van 50 DB overtreft. En bij die berekeningen is dan nog uitgegaan van een absorptie van het geluid door de geluidswal aan de zuidkant, iets wat nog maar zeer discutabel is.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
31	5	Al met al is de indiener van mening dat hij wordt opgezaagd met een geluidsverhoging van minimaal 6 DB, hetgeen betekent een verviervoudiging van het huidige geluidsniveau. Reden genoeg om heel hard te pleiten voor een geluidswal, temeer gezien de in het verleden gedane beloftes dat bij overschrijding van de norm er maatregelen zouden worden getroffen, aldus de indiener.	
31	6	Indiener geeft aan dat hij het zeer op prijs zou stellen wanneer RWS haar besluit wil heroverwegen en alsnog zal overgaan tot het aanleggen van een geluidswal aan de noordzijde van de nieuwe weg ter hoogte van de Schietbaanweg te Wierden.	
32	1	Indiener stelt dat abij de vossenbosweg, tussen de N35 en de Nijverdalsestreek, de geluidswal slechts loopt tot de oostzijde van de vossenbosweg. Deze geluidswal zal verder in westelijke richting moeten lopen om geluidshinder aan de woning te voorkomen.	In het TB hebben er verschillende actualisaties plaats gevonden. Een belangrijke actualisatie betreft de verkeerscijfers, zie hiervoor ook de toelichting in het akoestisch onderzoek. Dit heeft er toe geleid dat een maatregel ter hoogte van de woning van indiener financieel wel doelmatig is. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdalsestreek-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht en in 2.3. wordt ingegaan op de overige aangedragen alternatieven.
32	2	Indiener vreest dat zijn object minder waard zal worden door de verbreding van de N35.	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
32	3	Indiener stelt dat er aanzienlijk meer verkeer zal passeren door de verbreding van de N35 waardoor de vervuiling en de geluidsoverlast zal toenemen. Wij willen u verzoeken om	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de

		in het traject hiermee rekening te houden.	geluidbelasting.
32	4	Volgens de indiener zal zijn oprit, conform de tekening van OTB, middels een bocht worden aangesloten op de Vossenbosweg. Vanaf de oprit de Vossenbosweg oprijdend zal hierdoor een gevaarlijke situatie kunnen ontstaan, omdat je het verkeer komende uit de tunnel niet ziet aankomen. Volgens de indiener kan dat eenvoudiger en veiliger door zijn oprit recht op de Vossenbosweg te laten aansluiten.	Vanwege het te overwinnen hoogteverschil is een bocht in de aansluiting opgenomen. Bij een rechte aansluiting dient een groot gedeelte van de voortuin van indiener te worden aangepast. In de uitvoeringsfase zal in overleg met de indiener en aannemer de aansluiting worden gerealiseerd.
32	5	Indiener geeft aan graag een keer af te spreken om genoemde punten nader te bespreken op locatie.	Zie beantwoording punt 4.
33	1	Volgens de indiener wordt er onvoldoende rekening gehouden met de onevenredige toename van geluidsoverlast door het verhoogd aanleggen van het tracé en het onvoldoende treffen van adequate maatregelen om de geluidsoverlast tegen te gaan aan de noordzijde van het tracé ter hoogte van het gebied tussen natuurgebied Het Wierdense Veld en de rivier De Regge, waardoor de leefbaarheid in het gebied, het woongenot in De Heemtuin (Kruidenwijk-Zuid) en de natuur ernstig worden aangetast.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat er geen sprake is van significante effecten door extra geluidsbelasting van gebieden met natuurwaarden. Dit geldt ook voor het gebied tussen Wierdense Veld en Regge.
33	2	Volgens de indiener wordt er onvoldoende rekening gehouden met de onevenredige toename van geluidsoverlast door het verhoogd aanleggen van het tracé en het onvoldoende treffen van adequate maatregelen om de extra uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof tegen te gaan aan de noordzijde van het tracé ter hoogte van het gebied tussen natuurgebied Het Wierdense Veld en de rivier De Regge, waardoor de leefbaarheid in het gebied, het woongenot in De Heemtuin (Kruidenwijk-Zuid) en de natuur ernstig worden aangetast.	De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Met het voldoen aan deze normen worden gezondheidseffecten in belangrijke mate beperkt en voldoet het project aan de luchtkwaliteitseisen volgens uit de Wet milieubeheer. Er zijn geen effecten op de natuurwaarden in het Wierdense Veld als gevolg van fijnstof aan de orde. Voor natuur vormt fijnstof in beginsel geen wezenlijke bedreiging. Dit is mogelijk wel het geval voor stikstofdepositie. De toename aan stikstofdepositie door het project is echter getoetst en binnen de programmatische aanpak (PAS) die voor stikstof wordt gehanteerd levert het project geen significant effect op of de noodzaak van aanvullende maatregelen naast de al geplande PAS-maatregelen. Voor uitleg over geluid(belasting) en luchtkwaliteit, zie Hoofdstuk 3: Woon en Leefklimaat van deze Nota van Antwoord. Hoofdstuk 4 gaat in op 'Landschap en ecologie'.
33	3	Indiener geeft aan dat door de verhoogde aanleg er geen sprake is van inpassing in het landschap, waardoor de de recreatieve functie van het Wierdense veld, het gebied rond Veenweg, Schanshekweg en Eversbergweg ernstig aangetast zal worden.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.
33	4	Indiener schrijft dat er in het OTB/MER onvoldoende rekening gehouden wordt	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in

		met factoren als het woongenot, de leefbaarheid en de natuur die, volgens de indiener, ernstig worden aangetast t.g.v. geluidsoverlast in bovengenoemd gebied.	paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. en 3.1.2. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de hoogte van de geluidbelasting. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat er geen sprake is van significante effecten door extra geluidsbelasting van gebieden met natuurwaarden.
33	5	Indiener schrijft dat er in het OTB/MER onvoldoende rekening gehouden wordt met factoren als het woongenot, de leefbaarheid en de natuur die, volgens de indiener, ernstig worden aangetast t.g.v. extra uitstoot van fijnstof en uitlaatgassen in bovengenoemd gebied.	De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Met het voldoen aan deze normen worden gezondheidseffecten in belangrijke mate beperkt en voldoet het project aan de luchtkwaliteitseisen volgens uit de Wet milieubeheer. Voor uitleg over geluid en luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 3 'Woon en Leefklimaat' van deze Nota van Antwoord. Hoofdstuk 4 gaat in op 'Landschap en ecologie'.
33	6	Indiener is van mening dat het OTB/MER N35 Nijverdal-Wierden een enorme afbraak zal doen aan de toeristische aantrekkingskracht van het natuurgebied het Wierdense Veld.	Het effect van de aanleg van de N35 op de beleving van het landschap is onderkend en scoort ook negatief. Waar mogelijk is dit effect verzacht door onder andere de inpassing van taluds met beplanting, het herstel van ecologische verbindingen met onder andere beplanting en het plaatsen van geluidweringen. Deze nieuwe elementen vormen een aanvulling op bestaande landschapselementen in de omgeving, die deels ook voor een visuele afscherming zorgen tussen het Wierdense Veld en de N35.
33	7	Indiender verwijst naar zienswijze 28.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
33	8	Indiener wil geen 4-baans viaduct, maar een verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan (tunnel), zodat de toekomstige A35 op deze locatie op maaiveld niveau blijft. Daarnaast wil hij dat de toekomstige A35 ook ter hoogte van de op- en afritten bij de Burgemeester Boersingel op maaiveld niveau blijft en dat de toegang tot de A35 via een viaduct plaatsvindt.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
34	1	Indiener stelt dat er geen zaken in het OTB/MER staan die niet kloppen.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
34	2	Indiener stelt dat er grote zaken over het hoofd zijn gezien.	
34	3	Indiener stelt niet geraakt te worden in zijn belang.	
34	4	Indiener stelt de vraag waarom de webpagina van Platform Participatie een HTTP adres is zonder certificaat. Niet echt veilig te noemen, en makkelijk manipuleerbaar, aldus de indiener. Indiener geeft aan dat er een emailadres ingevuld moet worden om	
			De opmerkingen van indiener ten aanzien van de webpagina is doorgegeven aan het Platform Participatie.

		<p>het formulier in te vullen, maar dat er geen sterretje bij staat. Indiener stelt de vraag wie deze pagina gemaakt heeft.</p> <p>Indiener geeft aan dat hij gebeld wilt worden voor het geval ze nog een goeie IT'er zoeken.</p>	
34	5	<p>Indiener geeft aan het top te vinden dat de 4-baansweg er komt.</p> <p>Tegelijkertijd noemt hij dat een 4-baansweg wel een beetje karig is. Het mag wel 6-baans worden. Daarnaast noemt hij dat 100 km/u ook veel te weinig is, dat mag wel 160 km/u worden.</p> <p>Indiener sluit af met de woorden "dank u!!"</p>	<p>Om de doelen van het project te realiseren, namelijk verbeterde doorstroming en een verhoging van de verkeersveiligheid, is er gekozen om het project te realiseren met een stroomweg met 2x2 rijstroken en maximum snelheid van 100 km/h.</p>
35	1	<p>Indiener is belanghebbende. Het huis van indiener is aangemerkt als woning waarvoor een hogere geluidbelasting is vastgesteld (door u aangegeven per brief d.d. 30 november 2017). Dit betekent concreet dat voor de woning een overschrijding van de geluidsnorm uit de Wet milieubeheer op zal treden.</p> <p>Indiener is van mening dat er sprake is van onevenredige geluidhinder (wat een inbreuk is op het privéleven, beschermd door artikel 8 EVRM).</p> <p>Redenen hiervoor zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indiener constateert dat gekeken is naar de geluidsbelasting op de gevel. De woning van indiener heeft een steensmuur, waardoor de muren niet geïsoleerd kunnen worden. - Het woongenot van indiener bestaat grotendeels uit het hebben van een grote, rustige tuin 	<p>Voor de woning van indiener is sprake is van een overschrijding van de toetswaarde, daarom zal een gevelisolatie onderzoek worden uitgevoerd naar de binnenwaarde in de woning. Indien de binnenwaarde hoger is dan de grenswaarde die hiervoor in de Wet milieubeheer is opgenomen, komt de woning van indiener in aanmerking voor gevelisolerende maatregelen en zal worden gekeken welke maatregelen voor uw woning tot de mogelijkheden behoren. Maatregelen hebben niet altijd betrekking op de gevel (in het geval van indiener een steensmuur), maar kunnen bijvoorbeeld ook betrekking hebben op beglazing. Het gevelisolatie onderzoek maakt geen onderdeel uit van het onderzoek dat nu wordt uitgevoerd, maar zal in een later stadium worden uitgevoerd.</p> <p>De geluidnormen die in de Wet milieubeheer zijn opgenomen zijn van toepassing op de gevels van woningen, voor het geluid op de gronden (tuin/erf) om de woning zijn er geen wettelijke normen. Dat neemt echter niet weg dat dit wel effect kan hebben op het woongenot van indiener.</p> <p>De objecten ten oosten van de Baron van Sternbachlaan aan de noordzijde van de N35 hebben op de gevel een toename van de geluidbelasting tot 6 dB Vanwege o.a. de hogere ligging van de weg wordt de N35 in de toekomstige situatie niet meer afgeschermd door het spoortalud. Vanwege afscherming door het project zal het geluidniveau in de tuinen lager zijn dan de berekende geluidbelasting op de gevel aan de voorzijde van het object.</p> <p>Voor deze objecten geldt ook dat geluidniveau in de tuinen mede bepaald wordt door verkeer op de Baron van Sternbachlaan.</p>
35	2	<p>Indiener vindt dat bij de overschrijding van een wettelijke norm (zoals in het geval bij indiener bij de vaststelling van een hogere geluidbelasting) er in de procedure extra zorgvuldig gehandeld dient te worden bij het beschermen van de belangen van de betreffende omwonenden. Indiener constateert dat dit allerminst het geval is.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>

		<p>Indiener constateert dat Rijkswaterstaat bijvoorbeeld het evenredigheidsbeginsel en het gelijkheidsbeginsel schendt door in het OTB wel geluidsschermen op te nemen aan de Zuidkant van het spoor ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan, maar niet aan de Noordkant van het spoor ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan.</p>	
35	3	<p>Indiener wijst op het alternatief ontwerp (hierna alternatief ontwerp) ingediend door omwonenden (hierna: de werkgroep Baron van Sternbachlaan), gemaakt voor de kruising van de N35 met de Baron van Sternbachlaan in Nijverdal.</p> <p>Het alternatieve ontwerp, dat uit gaat van volledige ondertunneling bij de Baron van Sternbachlaan en geniet aantoonbaar de steun van omwonenden, twee wijkverenigingen (Nijverdaal Oost en Kruidenwijk), de ondernemersvereniging en alle raadsfracties van de gemeente Hellendoorn.</p>	<p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.</p>
35	4	<p>Indiener constateert dat omwonenden, waaronder de woningen waarvoor de geluidsnorm wordt overschreden, zelf contact op hebben moeten nemen met Rijkswaterstaat om meegenomen te worden in de reguliere communicatie en de locatiespecifieke bijeenkomst over de voorgenomen aanpassingen N35 (d.d. 30 maart 2017).</p> <p>Voor wat betreft de bewoners aan de Noordzijde van het spoor ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan is het, na initiatief van bewoners zelf, door Rijkswaterstaat uiteindelijk toegestaan om een afvaardiging van twee personen te laten deelnemen aan een locatiespecifieke bijeenkomst (op expliciete voorwaarde dat de bewoners zelf overige buurtbewoners akkoord zouden laten gaan met deze beperkte afvaardiging. Hierbij is door buurtbewoners schriftelijk aangegeven dat zij zich onvoldoende betrokken voelden bij de inpassing van de N35.</p>	<p>De aanpak van de ontwerpessies en de uit te nodigen deelnemers zijn vooraf met de gemeente Hellendoorn afgestemd. Op basis van signalen van omwonenden is daar later ook een afvaardiging van bewoners aan de noordzijde van het spoor (in de gemeente Hellendoorn) aan toegevoegd, waardoor ook zij hebben kunnen deelnemen.</p>
35	5	<p>Indiener constateert ook dat een toegezegd gespreksverslag uit deze locatiespecifieke bijeenkomst in het Anker d.d. 30 maart nooit is gedeeld met omwonenden* . Rijkswaterstaat geeft per mail d.d. 10 mei desgevraagd aan: 'Er zijn geen verslagen gemaakt van de bijeenkomsten'.</p> <p>*Hiervoor zijn expliciet de mailadressen van de aanwezigen opgevraagd door Rijkswaterstaat.</p>	<p>Indiener stelt correct dat er geen verslagen zijn gemaakt van de sessies; dit is ook niet toegezegd door Rijkswaterstaat. Wel is er een schriftelijke terugkoppeling via e-mail aan de deelnemers gegeven over de input die tijdens de sessies is verzameld en op welke wijze dat heeft geleid tot aanpassingen in het ontwerp.</p>
35	6	<p>Indiener wijst erop Rijkswaterstaat meermalen (6 en 13 december 2017) heeft geweigerd om de uitkomsten van</p>	<p>Ten aanzien van het onderzoek van Antea Group naar de meerkosten van het alternatieve plan voor de Baron van</p>

		<p>het financieel, constructief en verkeerstechnisch onderzoek naar het alternatief ontwerp te delen met indiener (terwijl indiener een belanghebbende is). Deze informatie zou indiener essentiële informatie bieden bij het indienen van een alternatieve zienswijze. De reden om deze informatie niet te delen is volgens Rijkswaterstaat omdat het onderzoek door de gemeente Hellendoorn geïnitieerd zou zijn.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat het delen van de onderliggende berekeningen van de verhoging van de Baron van Sternbachlaan, een toekomstige onderhandelingspositie bij een aanbesteding verzwakt. Indiener heeft hierbij aangegeven geheimplicht te willen tekenen, maar Rijkswaterstaat is hier verder niet op ingegaan.</p> <p>Indiener wijst op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verplichting volgende uit artikel 2 lid 3 Awb, waar Rijkswaterstaat nu niet aan voldoet. Hieruit concludeert indiener dat RWS niet heeft voldaan aan de verplichting om belanghebbenden op een zorgvuldige wijze te informeren; - interne communicatie tussen RWS en gemeente Hellendoorn waarbij RWS verzoekt aan de gemeente om de stukken over het alternatief niet te delen. <p>Indiener constateert dat hij bewust op een dwaalspoor wordt gezet.</p>	<p>Sternbachlaan is door Rijkswaterstaat inderdaad verwezen naar de gemeente Hellendoorn als opdrachtgever van dit onderzoek.</p> <p>Zoals verzoeker reeds bij brief van 13 december 2017 is medegedeeld, kan deze informatie niet worden verstrekt. Dit doet Rijkswaterstaat niet omdat dit cruciale informatie is op basis waarvan een succesvolle aanbesteding van het werk onmogelijk gemaakt kan worden als die openbaar zou worden. De financiële en economische belangen van de Staat worden daarmee geschaad. Om deze reden is deze weigeringsgrond expliciet in de Wob opgenomen. Als Rijkswaterstaat deze informatie met indiener zou delen, moet Rijkswaterstaat dat ook met anderen doen. Dit is reeds door Rijkswaterstaat met indiener gedeeld (op 13 december 2017).</p> <p>Rijkswaterstaat heeft op geen enkele wijze de gemeente Hellendoorn verzocht informatie over het alternatief niet te delen met derden.</p>
35	7	<p>Indiener wijst op informatie die de werkgroep niet had. Hieruit blijkt dat de werkgroep van april tot december 2017 uit is gegaan van een kostenverhoging van 4,5 miljoen voor het alternatief, waar de Wethouder van de gemeente Hellendoorn pas op 7 december jl. de werkgroep erop wees dat de kostenoverschrijding 13 mln zouden zijn.</p>	<p>Indiener gaat hier in op de informatievoorziening vanuit de gemeente Hellendoorn richting de werkgroep Baron van Sternbachlaan over een quickscan die de gemeente Hellendoorn heeft laten uitvoeren.</p> <p>Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.</p>
35	8	<p>Indiener wijst erop dat het voor hem niet mogelijk is om een zorgvuldig onderbouwde alternatieve zienswijze in te dienen, omdat er volgens indiener voor het OTB onvoldoende afstemming heeft plaatsgevonden met Prorail.</p> <p>Zo heeft het geotechnisch onderzoek op de zettingen ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan niet plaatsgevonden. Dit onderzoek had belangrijke informatie kunnen opleveren over bezwaren tegen de voorgenomen ophoging van de N35 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan. Rijkswaterstaat handelt hiermee volgens indiener in strijd met het zorgvuldigheidsbeginzel (art. 3 lid 2 Awb).</p>	<p>Voor het onderdeel geotechniek in de fase van het OTB/MER is een rapportage opgesteld op basis van een bureaustudie en bekende beschikbare gegevens in en in de omgeving van het onderzoeksgebied. Daarnaast is in de fase van het TB een veldonderzoek (sonderingen) gedaan. Hieruit blijkt dat er geen bezwaren zijn tegen het ophogen van de N35 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan.</p> <p>De situatie uit het verleden waar indiener naar refereert is ter kennisname aangenomen door het project N35 Nijverdal-Wierden.</p> <p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.</p>

		<p>Indiener schetst het volgende over het verleden: In het verleden is sprake geweest van de voorgenomen plaatsing van een geluidswal tegen de spoorwal aan. Rijkswaterstaat heeft daarover afspraken gemaakt met omwonenden in het kader van de ruilverkaveling als gevolg van het combitunnel-plan. Ondanks die afspraken is deze geluidswerende wal er nooit gekomen, omdat de spoorwal daarmee uit evenwicht zou raken en de wal door treintrillingen zou gaan zetten. De voorgenomen verhoogde aanleg van de N35 in het huidige OTB brengt volgens indiener vergelijkbare risico's met zich mee. Die risico's zijn echter niet onderzocht, omdat het geotechnisch onderzoek nog niet heeft plaatsgevonden. Er bestaat een gerede kans dat de voorgenomen ophoging van de N35 daarmee flink duurder zal uitpakken. Door dat risico niet op voorhand onderzocht te hebben is de vergelijking met het alternatief ontwerp op voorhand onzorgvuldig.</p>	
35	9	<p>Indiener geeft aan dat het er sterk op lijkt dat het OTB er koste wat het kost ongewijzigd 'doorgedrukt' moet worden.</p> <p>Door:</p> <ul style="list-style-type: none"> - relevante informatie achter te houden - mogelijke conflicterende onderzoeken uit te stellen - de doorrekening van het alternatief ontwerp te laten plaatsvinden door hetzelfde ingenieursbureau dat ook het OTB begeleidt (Antea). Dit vermoeden wordt versterkt door een getuigenis van een buurtbewoner die schriftelijk door Rijkswaterstaat verstaan is gegeven dat de tunnel er niet zou komen. Daarmee handelt Rijkswaterstaat in strijd met artikel 2 lid 4 Awb (het verbod op vooringenomenheid). 	<p>Basis voor het OTB is het voorkeursalternatief van de minister uit 2015. De keuze hiervoor is tot stand gekomen na een uitgebreide verkenning naar verschillende varianten voor de N35. In het voorkeursalternatief was een aantal keuzes op hoofdlijnen opgenomen die de zogenaamde scope van het project bepalen. In het OTB is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt binnen de meegegeven kaders. Eén van deze kaders betrof het taakstellend budget voor het project. Het alternatieve voorstel voor de ongelijkvloerse kruising met de Baron van Sternbachlaan is door Rijkswaterstaat serieus bekeken maar bleek met zodanig meerkosten gepaard te gaan dat dit niet paste binnen het taakstellend budget. Het OTB-ontwerp is op dit punt daarom ongewijzigd gebleven. Dit is ook schriftelijk teruggemeld aan de deelnemers van de werkgroep Baron van Sternbachlaan. In de beantwoording van deze zienswijze is reeds ingegaan op het delen van informatie met betrekking tot de kostenraming en dat de quick scan naar het alternatieve voorstel in opdracht van de gemeente Hellendoorn is uitgevoerd.</p>
35	10	<p>Indiener, als belanghebbende (en met indiener vele andere belanghebbenden) is door Rijkswaterstaat niet proactief op een zorgvuldige wijze geïnformeerd gedurende het OTB-traject (en daarna).</p>	<p>Rijkswaterstaat heeft de omgeving vanaf de start van het project betrokken en geïnformeerd met behulp van onder meer advertenties, nieuwsbrieven, meedenktafels, ontwerpessies, informatiebijeenkomsten, spreekuren, een projectwebsite en diverse documenten waarin is aangegeven wat er met de bij de omgeving opgehaalde input ten aanzien van het project is gedaan.</p>
35	11	<p>Indiener, als belanghebbende, krijgt ondanks verzoek daartoe niet de informatie die indiener nodig heeft om een zorgvuldige alternatieve zienswijze in te dienen.</p> <p>Indiener weet niet welke kosten er geraamd zijn voor de kruising met de Baron van Sternbachlaan in het OTB.</p>	<p>Op het verzoek van indiener om de kostenraming van het OTB kan niet worden ingegaan. De gemeente Hellendoorn is opdrachtgever van dit onderzoek. Daarnaast wordt deze informatie ook in andere projecten niet openbaar gemaakt. Dit doet Rijkswaterstaat niet omdat dit cruciale informatie is op basis waarvan een succesvolle aanbesteding van het werk onmogelijk</p>

		<p>Indiener weet niet welke kosten en posten er geraamd zijn bij de doorrekening van Antea van het alternatief ontwerp. Indiener weet ook niet in hoeverre Antea het exacte ontwerp van de werkgroep Baron van Sternbachlaan heeft getoetst of dat er sprake is geweest van interpretatie door Antea. Indiener weet daarom ook niet welke wijzigingen er mogelijk zouden kunnen zijn om het alternatief ontwerp financieel passend te maken. Hetzelfde geldt mutatis mutandis voor de ontbrekende informatie als gevolg van het uitstellen van het geotechnisch onderzoek.</p>	<p>gemaakt kan worden als die openbaar zou worden. Om deze reden is deze weigeringsgrond expliciet in de Wob opgenomen. Deze weigeringsgrond geldt voor een ieder.</p>
35	12	<p>Indiener constateert dat de werkgroep Baron van Sternbachlaan met medeweten van de gemeente Hellendoorn en Rijkswaterstaat maandenlang is uitgegaan van een tekort van 4,5 mln, terwijl de gemeente (die de doorrekening van Antea reeds sinds april 2017 in zijn bezit heeft) wist dat het tekort conform de berekening van Antea 13 mln zou bedragen. De werkgroep is noch door de gemeente Hellendoorn, noch door Rijkswaterstaat voorafgaand aan 7 december geïnformeerd dat het gehanteerde tekort van 4,5 mln te laag zou zijn. Daarmee is de werkgroep, en daarmee indirect ook indiener als belanghebbende, geschaad in de voorbereiding van een alternatief ontwerp (die mogelijk al voor de vaststelling van het OTB tot een aangepast OTB had kunnen leiden, aangezien het alternatief ontwerp reeds in april 2017 bekend was).</p>	<p>Dat het alternatieve voorstel van de werkgroep niet paste binnen het taakstellend budget is door Rijkswaterstaat in oktober 2017 schriftelijk teruggekoppeld aan de werkgroep.</p>
35	13	<p>Doordat indiener als belanghebbende niet de beschikking heb over de doorrekening van het alternatief ontwerp kan indiener niet toetsen of de eventuele afwijzing van het alternatief ontwerp van indiener op basis van kloppende financiële cijfers heeft plaatsgevonden.</p>	<p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.</p>
35	14	<p>De doorrekening van het alternatief ontwerp door Antea is een geval van een slager die zijn eigen vlees keurt. Er is onzorgvuldig gehandeld door het alternatief ontwerp te laten toetsen door een partij die er belang bij heeft vast te houden aan het OTB.</p>	
35	15	<p>Als indiener mag uitgaan van het door de gemeente Hellendoorn genoemde tekort van 13 mln trekt indiener ernstig in twijfel in hoeverre Rijkswaterstaat heeft voldaan aan 3 lid 9 van de Awb. Dat het alternatief ontwerp 13 mln duurder zou zijn dan het OTB-ontwerp kan, gegeven het alternatief ontwerp niet kloppen.</p>	

35	16	Indiener constateert dat zeer twijfelachtig is of Rijkswaterstaat onbevooroordeeld zal kijken naar de voorliggende alternatieve zienswijze, nu Rijkswaterstaat zich in een eerder stadium al expliciet heeft uitgesproken tegen de komst van een tunnel ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan.	
35	17	Indiener constateert ook dat Rijkswaterstaat handelt in strijd met het evenredigheidsbeginsel door in het OTB een select aantal huizen zonder dwingende reden bloot te stellen aan een geluidsnorm die hoger ligt dan wettelijk is toegestaan, temeer daar voor die huizen geen geluidswal geplaatst zal worden in het OTB.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
35	18	Indiener is van mening dat Rijkswaterstaat verschillende algemene beginselen van behoorlijk bestuur heeft geschonden.	Bij het nemen van een tracébesluit dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich te houden aan de wettelijke regelingen die daarop van toepassing zijn. Het gaat daarbij o.a. om de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt, zoals voor elk besluit de Algemene wet bestuursrecht, waarin o.a. algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn opgenomen. Als het noodzakelijk is om te voldoen aan wettelijke normen, is de minister gehouden de daartoe benodigde maatregelen te nemen. De minister deelt de mening van de inspreker niet dat er sprake is van het schenden van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
35	19	Indiener onderschrijft als direct belanghebbende volledig het alternatief ontwerp dat is opgesteld door de werkgroep Baron van Sternbachlaan (zie bijlage). Nadrukkelijk onderdeel van de zienswijze van indiener zijn alle in bedoelde bijlage genoemde argumenten en eisen. Daar waar de inhoud van het voorliggende document onverhoopt conflicteert met de inhoud van de bijlage, prevaleert de inhoud van het voorliggende document.	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 28. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
35	20	Omdat indiener door Rijkswaterstaat niet in staat is gesteld kennis te nemen van de doorrekening van Antea inclusief onderliggende berekeningen kan indiener niet beoordelen welke wijzigingen er eventueel in het ontwerp zouden moeten plaatsvinden om deze zienswijze financieel passend te krijgen.	Het onderzoek door Antea Group is opgesteld op verzoek van de gemeente Hellendoorn. Indiener dient zich bij de gemeente te melden om de gegevens, die op het onderzoek betrekking hebben, te kunnen inzien.
35	21	Indiener vordert derhalve met nadruk het alternatief ontwerp door een onafhankelijke partij (niet zijnde Antea) serieus te laten onderzoeken op haalbaarheid en door indiener en andere belanghebbenden te laten	Het door Antea Group op verzoek van de gemeente Hellendoorn uitgevoerde onderzoek naar het alternatief van de werkgroep is door de gemeente als opdrachtgever beoordeeld. Rijkswaterstaat heeft kennis genomen van de resultaten ten behoeve van de afweging of het

		toetsen op deugdelijkheid.	alternatief financieel haalbaar is. Rijkswaterstaat vindt de uitkomst van het onderzoek niet zodanig dat zij verwacht dat het onderzoek niet op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen.
35	22	Indiener vordert ook de doorrekening door Antea ter beschikking te stellen aan indiener en andere belanghebbenden (om hen in staat te stellen te toetsen in hoeverre is voldaan aan artikel 3 lid 9 Awb).	Op het verzoek van indiener om de kostenraming van het OTB kan niet worden ingegaan. De gemeente Hellendoorn is opdrachtgever van dit onderzoek. Daarnaast wordt deze informatie ook in andere projecten niet openbaar gemaakt. Dit doet Rijkswaterstaat niet omdat dit cruciale informatie is op basis waarvan een succesvolle aanbesteding van het werk onmogelijk gemaakt kan worden als die openbaar zou worden. Om deze reden is deze weigeringsgrond expliciet in de Wob opgenomen. Deze weigeringsgrond geldt voor een ieder.
35	23	Indiener vordert het alternatief ontwerp dat is opgesteld door de werkgroep Baron van Sternbachlaan volledig over te nemen.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht.
35	24	Indiener vordert primair: - de N35 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan op maaiveldhoogte te laten liggen; - de kruising bij de Baron van Sternbachlaan vorm te geven door middel van een volledig verdiepte tunnel; - 4 meter hoge geluidsschermen te plaatsen over de volle lengte zowel aan de Noordkant als aan de Zuidkant van de N35.	
35	25	Indien er onvoldoende budget is om het alternatief ontwerp over te nemen vordert indiener van Rijkswaterstaat subsidiair besparingen in het alternatief ontwerp (zoals opgesteld door de werkgroep Baron van Sternbachlaan) door te voeren die geen negatief effect hebben op de geluidsoverlast. Voorbeelden zouden kunnen zijn : - verlaging van de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur in de tunnel; - het plaatsen van het fietspad in dezelfde tunnelbak in plaats van in een separate tunnelbak; - het schrappen van het fietspad bij de kruising Baron van Sternbachlaan.	
35	26	Indiener wijst erop dat met de bovenstaande zienswijze op geen enkele wijze afstand gedaan wordt van het recht op het aanvragen van een vergoeding van alle geleden en nog te lijden schade als gevolg van het onzorgvuldig handelen van Rijkswaterstaat en/of de gemeente Hellendoorn en/of de overige gevolgen van de aanpassingen N35 (Zoals, maar	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.

		niet uitputtend: waardevermindering van mijn woning, verminderd woongenot, proceskosten et cetera)	
35	27	Zienswijze Werkgroep Baron van Sternbachlaan als bijlage ingediend, deze dient samen met zijn eigen zienswijze als een zienswijze gezien te worden, aldus de indiener.	Voor de beantwoording van de door inspreker gerefereerde zienswijze wordt verwezen naar zienswijze nummer 28 Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
36	1	Indiener vindt dat het belang voor aanwonenden om zoveel mogelijk geluidsoverlast te voorkomen indien dit goed mogelijk is, over het hoofd is gezien.	Er zijn in de Wet milieubeheer toetswaarden voor geluid op de gevels van woningen opgenomen namelijk de voorkeurswaarde van 50 dB en de maximale waarde van 65 dB. Indien sprake is van een overschrijding van de toetswaarde vanwege de N35, voor de woning van indiener is dit de voorkeurswaarde van 50 dB, wordt een onderzoek naar maatregelen uitgevoerd. De geluidbelasting vanwege de N35 op de woning bedraagt in de toekomstige situatie niet meer dan 50 dB waarmee wordt voldaan aan de norm uit de Wet milieubeheer. Voor de woning van indiener is er daarom geen wettelijke grondslag voor een onderzoek naar maatregelen. Voor de woningen aan de Eversbergweg die meer richting de N35 zijn gelegen, is wel sprake van een overschrijding van de toetswaarde (voor de betreffende woningen geldt de geluidbelasting in de situatie met volledig benut geluidproductieplafond als toetswaarde). Voor die betreffende woningen is daarom wel een onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen uitgevoerd. Dit onderzoek naar, en de afweging van maatregelen wordt uitgevoerd volgens het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. Op basis van dit besluit en deze regeling geldt dat voor de woningen aan de Eversbergweg en Schanshekweg waar wel sprake is van een overschrijding van de toetswaarde de toename in de geluidbelasting te gering is om voldoende budget aan reductiepunten te genereren waarmee een financieel doelmatige akoestische maatregel kan worden getroffen waarmee de geluidbelasting op alle woningen binnen dit cluster tot de toetswaarde kan worden gereduceerd. Dit geldt echter niet voor de woning van indiener, voor deze woning wordt immers voldaan aan de voorkeurswaarde van 50 dB.
36	2	Indiener is van mening dat er behoorlijke geluidsoverlast voorkomen kan worden, omdat in de huidige plannen nog geen geluidsschermen staan er een ongelijkvloerse kruising van de N35 in zit.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.

36	3	Indiener is van mening dat er meer aandacht zou moeten zijn voor geluid (bij nieuwe ontwikkelingen), omdat het geluid almaar toe neemt.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
37	1	Indiener geeft aan dat de hele buurt voorstander is van een verdiepte aanleg van de Baron van Stembachlaan. Dit alternatief is volgens indiener onvoldoende onderzocht. Door buurt bewoners is een onderzoek gedaan naar een vergelijkbare tunnel in Rijssen, deze is ook in het bezit van Rijkswaterstaat.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
37	2	Het alternatief van een verdiepte aanleg van de Baron van Stembachlaan is volgens indiener beter en goedkoper.	
37	3	Volgens indiener vermindert de leefkwaliteit bij het huidige ontwerp. Het ontwerp zorgt voor ongewenst veel geluidsoverlast, veel roetuitstoot (wat slecht is voor de mens) en tast ook percelen aan.	De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Met het voldoen aan deze normen worden gezondheidseffecten in belangrijke mate beperkt en voldoet het project aan de luchtkwaliteitseisen volgens uit de Wet milieubeheer. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht.
37	4	Indiener is van mening dat bij het toepassen van het alternatief van de werkgroep van de Baron van Stembachlaan het huidige wegdek van de N35 praktisch kan blijven liggen.	Voor de beantwoording van de door inspreker gerefereerde zienswijze wordt verwezen naar zienswijze nummer 28 Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
37	5	Indiener steunt de zienswijze van de werkgroep van de Baron van Stembachlaan.	
37	6	Indiener gaat er vanuit dat de geluidsoverlast voor de hele buurt minder zal zijn als de N35 op gelijk niveau als de Wierdensestraat komt te liggen.	
38	1	Indiener acht het mogelijk dat het belang geschaad wordt.	Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35. Dat komt om dat belangen soms tegenstrijdig zijn en ook wettelijke en financiële kaders een rol spelen bij de uiteindelijke besluitvorming.
38	2	Indiener geeft aan een ander voorstel te hebben voor de 'wadi'. Graag ziet indiener dat dit gebied 'landelijk' wordt ingericht, op een manier waarop de autoweg aan het zicht van de huizen (en het fietspad F35) wordt onttrokken. Indiener ziet dit als volgt voor zich: De noordelijke zijde van de wadi zou voorzien kunnen worden van vlierbes, wilgenhout of andere van oudsher voorkomende struiken, misschien in	Aan de noordzijde van de wadi in de omgeving van de Dwarsdijk is een struikbeplanting opgenomen. De ontwikkeling van bloemrijk grasland in een wadi is mogelijk strijdig met de functie van waterberging van een wadi. Dit voorstel is / wordt voorgelegd aan de toekomstig beheerder en wordt als aanbeveling genoemd in het Richting gevend Inrichtingsplan.

		combinatie met een geluidsscherm waar tegen de struiken geplant kunnen worden (en om geluidsoverlast te minimaliseren). Daarnaast zou het grasland ingezaaid kunnen worden als bloemenweide dit sluit goed aan op het tekort aan bloemen in onze regio, wij willen dan wel een aantal bijenkasten houden zodat er goede bestuiving is en wat een zeer grote meerwaarde is voor de natuur.	
38	3	Indiener is bereid de zienswijze mondeling toe te lichten.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
39	1	Indiender verwijst naar zienswijze 30.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.
40	1	Indiener is bijzonder geschrokken van hetgeen in het OTB/MER N35 is aangegeven.	Het is vervelend te vernemen dat indiener is geschrokken van hetgeen in het OTB/MER is aangegeven.
40	2	Indiener is niet tegen de aanleg van de N35. Hoewel indiener hier niet veel gebruik van (gaat) maken, is de noodzaak ervan indiener duidelijk.	Het is goed om te horen dat de noodzaak voor indiener helder is.
40	3	<p>Indiener geeft aan dat er aan veel aspecten is gedacht waarvoor voorzieningen worden getroffen.</p> <p>Indiener geeft aan dat er echter voor het tracé ter hoogte van de Schietbaanweg/ Meijererinksberg, er amper iets gedaan is om te komen tot beperking van de geluidsoverlast. Indiener is van mening dat dit leidt tot het Noordwaarts sturen van een grotere hoeveelheid dB's, daarbij nog versterkt door de veelal uit zuidwestelijke richting waaiende wind.</p> <p>Indiener noemt hier de volgende argumenten voor: Dit als volgt in zowel algemene zin als specifiek benoemend: - De weg wordt verdubbeld, hetgeen tot een toename van de verkeersintensiteit zal leiden, immers de weg wordt attractiever; - Het verhogen van de toegestane snelheid naar 100 km/uur (waardoor geluidsproductie bron toe neemt); - Het verschuiven van de weg in Noordelijke richting geschoven; - Het verhoogd aanleggen van de weg (tot op niveau van de spoorlijn, bij een lage weg zou de spoorlijn als geluidwering functioneren); - Reflecterend geluidsscherm zuidzijde (ook als dit scherm absorberend is).</p>	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.
40	4	Indiener geeft aan dat het gevolg hiervan is dat er aan Noordzijde woningen in een gebied liggen dat een hogere geluidsbelasting zal kennen dan de toegestane norm. Daarnaast ligt er	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op hoogte van de

		volgens indiener een grote hoeveelheid woningen die er zeker 6 dB aan gevelbelasting bij krijgen, veelal resulterend in waardes die de toegestane norm nagenoeg benaderen. Deze situatie is voor een grote groep bewoners aan de noordzijde, inclusief indiener, niet acceptabel.	geluidbelasting en de maatregelen.
40	5	Indiener maakt zich daarnaast zorgen over (regelmatige) overschrijdingen van de gemiddelde waarden voor een groot aantal van de woningen aan de noordzijde, ook al blijkt dat niet uit de huidige berekeningen. Er is namelijk in de berekeningen geen rekening gehouden met de grote hoeveelheid auto's en motoren die Twente rijk is, die een veel hogere geluidsproductie kennen dan gebruikelijk en zoals behoort.	Hoewel het geluid van motoren bijzonder hinderlijk kan zijn, dragen zij gezien het beperkte aandeel in de totale verkeersomvang niet significant bij aan de geluidbelasting vanwege de N35. Daarom zijn motoren niet afzonderlijk meegenomen in het akoestisch onderzoek. Indiener heeft gelijk dat op bepaalde momenten de geluidbelasting vanwege de N35 hoger kan zijn dan de gemiddelde waarde die is berekend. De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de N35 is een gemiddelde geluidbelasting over het etmaal waarin een toeslagfactor voor de avond (5dB) en nachtperiode (10dB) is verrekend. Gedurende het etmaal treden er fluctuaties in de geluidbelasting op waarbij de geluidbelasting op het ene moment hoger zal zijn dan de gemiddelde waarde die is berekend en op het andere moment lager is dan de gemiddelde waarde die is berekend.
40	6	Indiener geeft aan dat het Nederland een hoop overlast zou besparen als er gehandhaafd zou worden op auto's en motoren die een veel hogere geluidsproductie kennen dan gebruikelijk en zoals behoort.	De handhaving is een taak van de politie en valt buiten de scope van het akoestisch onderzoek (O)TB/MER.
40	7	Indiener is van mening dat het effect van het geluidstille asfalt dat toegepast gaat worden zeer beperkt is.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
40	8	Indiener hoopt op te treffen aanvullende maatregelen, waardoor alle mensen met plezier kunnen blijven wonen. Zonder maatregelen (op de bronbelasting dan wel de mate van geluidsoverdracht) zullen het woongenot van de gedupeerden aanzienlijk verlagen en de waarde van de woningen significant dalen. Indiener wil dus de focus op maatregelen, niet op compensatie hiervan en de verlaging van de WOZ waarde (inkomsten voor de gemeente).	Voor de woning van indiener, waar sprake is van een overschrijding van de toetswaarde, (de toetswaarde bedraagt 50 dB en de geluidbelasting in de toekomstige projectsituatie 52 dB), en omliggende woningen heeft een onderzoek naar maatregelen plaatsgevonden zoals de wet dit voor schrijft. Uit dit onderzoek naar maatregelen is echter gebleken dat het treffen van overdrachtsmaatregelen financieel niet doelmatig is. Een toename in de geluidbelasting is derhalve op grond van de wet toelaatbaar tot de maximale waarde van 65 dB. De geluidbelasting op de woning van indiener blijft hier ondanks de toename nog ruimschoots nog onder. Dit neemt niet weg dat de toename in geluidbelasting vanwege het project effect kan hebben op het woongenot van indiener (en bewoners van omliggende woningen). Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering en bedrijfsschade nader zijn toegelicht.
40	9	Indiener verzoekt om de volgende maatregel: - Het plaatsen van geluidschermen aan	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid

		<p>de Noordzijde van de weg of zo mogelijk: ten Noorden van het spoor (terzijde: deze schermen zouden prima geschikt zijn om hier zonnepanelen aan te bevestigen of er zelfs uit kunnen bestaan zoals in Duitsland al veel wordt gedaan zonder dat dit ten koste gaat van hectares goede grond die zo beschikbaar blijven voor andere doeleinden)</p> <p>en/of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het verlaagd aanleggen van de weg tot op huidig maaiveld i.c.m. het creatief oplossen van het (indertijd onjuist aangelegde en daardoor veel te smalle) tunneltje waar de Vossenbosweg onder het spoor door gaat (deze zal toch al grondig aangepakt dienen te worden gezien het aantal meters dat hier in lengte bijkomt) dan wel het afsluiten hiervan en de fietsers door het andere tunneltje Westerveenweg leiden (hoeft er maar één tunnel aangepast te worden hetgeen veel geld bespaart). Op deze manier wordt eveneens voorkomen dat een mogelijke toename sluisverkeer over de Erve Meijerinksweg/Vossenbosweg zal ontstaan en - Het terugbrengen van de snelheid (en handhaven hierop) naar 80 km/uur. 	<p>nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht. Tot slot is in hoofdstuk 5 ingegaan op de toename van verkeer als gevolg van de aanpassingen.</p> <p>De tunnel aan de Vossenbosweg is nodig om de noord-zuidverbinding voor landbouwverkeer in stand te houden. Het afsluiten van de Vossenbosweg zou betekenen dat landbouwverkeer flink moet omrijden.</p> <p>In de planvoorbereidingsfase worden duurzame kansen i.r.t. klimaatdoelstellingen van Rijkswaterstaat en stakeholders onderzocht en daar waar mogelijk meegenomen in de aanbestedingsprocedure.</p>
40	10	<p>Indiener schat dat door het toepassen van de door indiener gestelde maatregelen de financiële compensatieregelingen en verlagingen WOZ waardes worden voorkomen waarmee eventueel hogere kosten kunnen worden vereffend en bovenal: Een prettige en gezonde woonomgeving voor weer wat Nederlanders.</p>	<p>Voor uitleg over geluid en luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 3 'Woon en Leefklimaat' van deze Nota van Antwoord.</p> <p>Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade'.</p>
40	11	<p>Indiener geeft aan op de hoogte gesteld te willen worden indien tussen het OTB en TB gegevens veranderen, zoals mogelijk, het inzicht in de verkeersbewegingen. Dit geldt ook voor alle andere bewoners van het gebied.</p>	<p>Wijzigingen ten opzichte van het OTB worden in het TB vermeld zodat inzichtelijk is wat de wijzigingen zijn ten opzichte van het OTB. Alle indieners van zienswijzen worden over het TB geïnformeerd. Ook vindt bredere communicatie over (de inhoud van) het TB plaats middels de website, nieuwsbrieven en advertenties.</p>
40	12	<p>Indiener vreest dat niet iedereen in de buurt in staat zal zijn om adequaat voor de door u gestelde datum van 11 januari 2018 te reageren, omdat de periode in is gegaan vlak voor de feestdagen.</p>	<p>De termijn van terinzagelegging is gestart op 1 december 2017 en liep tot en met 11 januari 2018. Er was dus voldoende tijd om een reactie in te dienen.</p>
41	1	<p>Indiener geeft aan dat er geen rekening is gehouden met geluidwerende maatregelen bij de op- en afritten aan de zuidzijde van Wierden-West. In het rekenmodel ziet indiener dit niet terug. Hierdoor berekent het model niet de realiteit bij ingebruikname A35.</p>	<p>Ter hoogte van de aansluiting Wierden-West zijn er bij de financieel doelmatige schermmaatregel voor het cluster ten zuiden van de N35 geen schermen langs de toe- en afritten opgenomen. Voor de dimensionering en plaatsing van schermen wordt op locaties waar toe- en afritten zijn gelegen gekeken naar de maatgevende wegvakken zodat het geluid vanwege het wegverkeer op een efficiënte en</p>

			<p>zinnvolle manier kan worden afgeschermd. In dit geval zorgt het doorgaand verkeer voor de grootste bijdrage in de geluidbelasting. Het treffen van maatregelen langs de hoofdrijbaan zorgt dan ook voor het grootste geluidreducerende effect. Het toepassen van zowel schermen langs de hoofdrijbaan (zoals nu bepaald) en de toe- en afritten is financieel niet doelmatig.</p> <p>In het geluidmodel is dan ook niet gerekend met geluidwerende maatregelen ter hoogte van de toe- en afritten bij de aansluiting Wierden-West. De situatie die berekend is, komt dus wel overeen met de situatie die bij de ingebruikname van de N35 op zal treden (situatie zonder geluidwerende maatregelen).</p>
41	2	<p>Indiener is van mening dat voldoende geluidwerende maatregelen op een wegvak over het hoofd zijn gezien. Te weten:</p> <p>Rijbaan N35 Wierden Wegzijde Zuidzijde Hoogte (m) 1 Beginpunt (km) 39,74 Eindpunt (km) 40,24 Lengte (m) 500</p> <p>Hier zijn geluidwerende maatregelen ontworpen van 1 meter hoogte. Hierdoor wordt volgens indiener de geluidsbelasting op de woningen aan de zuidzijde aanzienlijk aangetast t.o.v. huidige N35.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
41	3	<p>Indiener geeft aan dat op het woonadres door de wijziging van de weg de geluidsbelasting op de gevel vanuit berekeningen gemiddeld 3,87 dB(A) hoger wordt. Hierdoor komt de geluidsbelasting op 56,5 dB.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
41	4	<p>Indiener maakt bezwaar omdat indiener in zeer veel verblijfsruimtes in de woning geen leefbaar woon/slaapklimaat krijgt bij het huidige ontwerp van de nieuwe A35. Dit naar aanleiding van binnenwaarde van 41 dB. artikel 11.38, Wet milieubeheer. De gevels van indieners woning zijn nu niet gebouwd dat deze (56,5-14-3) 18,5 dB reduceren.</p> <p>Tevens kan indiener niet ventileren om een leefbaar klimaat te krijgen. Bij ventileren is geluidsreductie per verblijfsruimte 0 dB. De negatieve ervaring van teveel geluid zal met name tijdens spitsuren zijn.</p>	<p>Voor de woning van indiener is sprake is van een overschrijding van de toetswaarde vanwege de N35 (de toetswaarde wordt voor deze woning bepaald door de geluidbelasting in de situatie met een volledig benut geluidproductieplafond). Vanwege de overschrijding van de toetswaarde in de projectsituatie wordt een onderzoek naar maatregelen uitgevoerd. Dit onderzoek naar, en de afweging van maatregelen wordt uitgevoerd volgens het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. De geluidbelasting in de toekomstige projectsituatie voor de woning van indiener en omliggende woningen is echter te gering om voldoende budget aan reductiepunten te genereren waarmee een financieel doelmatige akoestische maatregel kan worden getroffen waarmee de geluidbelasting op alle woningen binnen dit cluster, waaronder die van de indiener, tot de toetswaarde kan worden gereduceerd. Vanwege het financieel niet doelmatig zijn van maatregelen is op grond van de Wet milieubeheer een hogere geluidbelasting dan de toetswaarde toelaatbaar. Indien de binnenwaarde hoger is dan de grenswaarde die</p>

			hiervoor in de Wet milieubeheer is opgenomen, komt de woning in aanmerking voor gevelisolerende maatregelen. Het gevelgeluidweringsonderzoek maakt geen onderdeel uit van het onderzoek dat nu wordt uitgevoerd, maar zal in een later stadium worden uitgevoerd. Bij de berekening van de gevelisolatie wordt rekening gehouden met de ventilatie eis conform het Bouwbesluit, indien nodig wordt een ventilatievoorziening geplaatst.
41	5	<p>Indiener stelt voor om de geluidwerende maatregel (zie 41.2) die nu gepland is tot 1 meter hoog, te wijzigen naar 2 meter hoog.</p> <p>Het argument dat indiener op 13 december hierop kreeg is dat voor de woningpopulatie een planbudget is gegeneerd, waardoor nu een 1 meter hoge geluidswal is ontworpen.</p> <p>Indiener vindt dit onacceptabel, iedere burger heeft gelijke rechten.</p>	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
41	6	<p>Indiener stelt voor om de ventilatievoorzieningen van de woningen aan te passen, zodat de huidige geluidsintensiteit van N35 niet wordt overschreden na aanpassing naar A35: (41-3 dB)=38 dB.</p>	De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Volgens het wettelijk kader is een toets aan de normen voor het nemen van een Tracébesluit voldoende. In hoofdstuk 3 van de Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 en 3.2 de afwegingen rond het geluid en lucht nader zijn toegelicht.
42	1	<p>Indiener verzoekt om een geluidwand, indien de geluidhinder bij de woning hoger is dan 50 db. Indiener geeft aan dat wanneer de geluidhinder hoger is dan 50 db er geluidswerende maatregelen moeten worden getroffen door Rijkswaterstaat</p> <p>Indiener geeft aan dat de geluidshinder bij de woning hoger wordt door de vernieuwing van de N35. De weg komt dichters naar het spoor, maar ook doordat de weg hoger komt te liggen.</p>	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
42	2	<p>Indiener maakt zich zorgen over het passeren van tractoren en/of vrachtwagens in de (toekomstige) tunnel aan de Vossenbosweg. De huidige tunnel aan de Vossenbosweg wordt in het vernieuwde plan verlengd. Op dit moment is het niet mogelijk om wanneer er tractoren en of vrachtwagens door de tunnel gaan om elkaar te passeren.</p> <p>Door de beperkte lengte van de huidige tunnel is het mogelijk om te zien of er vanaf de andere kant verkeer aan komt.</p> <p>Wanneer de huidige tunnel verlengd wordt is dit niet meer het geval en zal er midden in de tunnel een opstopping ontstaan doordat er niet gepasseerd</p>	De tunnel wordt voorzien van verkeerslichten (VRI) als veiligheidsmaatregel.

		kan worden.	
42	3	Indiener heeft het volgende belang: - Verkeersveiligheid - Gevaarlijke situaties en opstoppingen door de tunnel te verlengen zonder deze te verbreden.	De tunnel wordt voorzien van verkeerslichten (VRI) als veiligheidsmaatregel. De tunnel wordt niet verbreed.
42	4	Indiener verzoekt daarom om de vernieuwde tunnel in de Vossenbosweg niet alleen te verlengen, maar ook te verbreden.	
42	5	Indiener heeft het volgende belang: - Geluidsoverlast door de huidige weg richting het spoor te verplaatsen, en daarnaast deze te verhogen tot de hoogte van het huidige spoor.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
43	1	Indiener verzoekt om een geluidwand, indien de geluidhinder bij de woning hoger is dan 50 db. Indiener geeft aan dat wanneer de geluidhinder hoger is dan 50 db er geluidswerende maatregelen moeten worden getroffen door Rijkswaterstaat Indiener geeft aan dat de geluidshinder bij de woning hoger wordt door de vernieuwing van de N35. De weg komt dichterbij het spoor, maar ook komt de weg hoger te liggen.	
43	2	Vraag 2 - Zijn er grote zaken of belangen die we over het hoofd hebben gezien? Indiener maakt zich zorgen over het passeren van tractoren en/of vrachtwagens in de (toekomstige) tunnel aan de Vossenbosweg. De huidige tunnel aan de Vossenbosweg wordt in het vernieuwde plan verlengd. Op dit moment is het niet mogelijk om wanneer er tractoren en of vrachtwagens door de tunnel gaan om elkaar te passeren. Door de beperkte lengte van de huidige tunnel is het mogelijk om te zien of er vanaf de andere kant verkeer aan komt. Wanneer de huidige tunnel verlengd wordt is dit niet meer het geval en zal er midden in de tunnel een opstopping ontstaan doordat er niet gepasseerd kan worden. Indiener heeft het volgende belang:- Verkeersveilig - Gevaarlijke situaties en opstoppingen door de tunnel te verlengen zonder deze te verbreden.	De tunnel wordt voorzien van verkeerslichten (VRI) als veiligheidsmaatregel. De tunnel wordt niet verbreed.

43	3	<p>Indiener heeft het volgende belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geluidsoverlast door de huidige weg richting het spoor te verplaatsen, en daarnaast deze te verhogen tot de hoogte van het huidige spoor. 	<p>Indiener heeft gelijk dat het verplaatsen van de weg in de richting van zijn woning en het verhogen van de weg tot een hogere geluidbelasting bij de woning van indiener leidt. Voor de woning van indiener is het op basis van het doelmatigheidscriterium echter niet financieel doelmatig om maatregelen te treffen. Een toename in de geluidbelasting is op grond van de Wet milieubeheer derhalve toelaatbaar. Dit neemt echter niet weg dat dit tot hinder kan leiden.</p>
43	4	<p>Indiener verzoekt daarom om de vernieuwde tunnel in de Vossenbosweg niet alleen te verlengen, maar ook te verbreden.</p>	<p>De tunnel wordt voorzien van verkeerslichten (VRI) als veiligheidsmaatregel. De tunnel wordt niet verbreed.</p>
44	1	<p>Indiener uit dat uit het akoestisch onderzoek blijkt dat wanneer het tracé in deze vorm uitgevoerd wordt dit significante gevolgen heeft voor de geluidsbelasting op de woning namelijk van 44 dB naar 50 dB, een verviervoudiging van de 24 uren blootstelling.</p>	<p>Op basis van het OTB gaat de geluidbelasting op de woning van indiener van 44 dB (volledig benut geluidproductieplafond) naar 49 dB, op basis van het TB naar 50 dB. De geluidbelasting zoals berekend in het OTB en TB voldoet daarmee aan de voorkeurswaarde van 50 dB die als norm in de Wet milieubeheer is opgenomen. Ondanks dat sprake is van een toename in de geluidbelasting, wordt hiermee wel voldaan aan de voorkeurswaarde. Onderzoek naar maatregelen kan daarom voor deze woning achterwege blijven. De toename in de geluidbelasting betekent inderdaad (bijna) een verviervoudiging van de geluidsintensiteit (een toename van 3 dB is namelijk vergelijkbaar met een intensiteitsverdubbeling). Voor het menselijke gehoor is deze intensiteitstoename echter niet als een verdubbeling van het geluid waarneembaar. Een toename van 3 dB is over het algemeen wel hoorbaar, maar voor het menselijke gehoor is een waarneembare verdubbeling van het geluid vergelijkbaar met een toename van circa 10 dB.</p>
44	2	<p>Indiener is dan ook enorm teleurgesteld met het voorgestelde maatregelenpakket dat slechts het toepassen van geluidsreducerend zaob omvat omdat voor de woningen aan de Schietbaanweg / Meijerinksberg een geluidsscherm niet doelmatig wordt geacht.</p> <p>Indiener vindt dit onacceptabel en een enorme aantasting van het woongenot.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
44	3	<p>Indiener wil graag weten wat de uitgangspunten zijn voor de hoogte van de akoestische bronnen, omdat dit niet uit de rapportage op te maken is. Dit omdat op dit moment het peil van de N35 reeds hoger is dan de begane grond van de woning.</p>	<p>De inspreker heeft de mogelijkheid om (op afspraak) inzicht te krijgen in het geluidmodel om te zien hoe de N35 en de omgeving in model zijn gebracht. De hoogte van de akoestische bronnen is afkomstig uit DTB's (Digitaal Topografische Bestanden). In deze DTB's is nauwkeurige informatie over de hoogteligging van de weg opgenomen. Voor de hoogte van de omgevingskenmerken is gebruik gemaakt van het Algemeen Hoogtebestand Nederland (AHN). Zie ook het hoofdstuk 3, Akoestisch Rekenmodel, van het (O)TB/MER in het deelrapport specifiek waarin de uitgangspunten voor het onderzoek zijn opgenomen.</p>

			<p>Voor de woning van de inspreker zijn de volgende inputgegevens gehanteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maaiveldhoogte woning: ca. 18m +NAP • Weghoogte huidig thv woning: ca. 13m +NAP • Weghoogte project thv woning: ca. 14-15m +NAP waarna N35 ten oosten van woning vanwege ongelijkvloerse aansluiting nog hoger komt te liggen (tot 21m +NAP) <p>Via de webviewer https://www.n35nw.nl zijn geluideffecten en -maatregelen inzichtelijk gemaakt.</p>
44	4	Indiener veronderstelt dat de weg in de nieuwe situatie op een hoger niveau dan het huidige niveau ligt om de voorgestelde ongelijkvloerse kruisingen te bewerkstelligen. Graag wil indiener weten hoe en op welke wijze dit in het akoestisch onderzoek is meegenomen.	De weg komt in de nieuwe situatie ter hoogte van de woning van indiener iets hoger te liggen dan in de huidige situatie. Bij de aansluiting Wierden West zal de N35 nog verder omhoog gaan. De hoogteligging van de N35 is in het geluidmodel meegenomen, in het akoestisch onderzoek wordt hier dan ook rekening mee gehouden.
44	5	Indiener vindt het bijzonder dat de geluidsreductie van de voorgestelde maatregel voor de woning 2 dB bedraagt terwijl de reductie van de omliggende woningen ca. 1 dB bedraagt.	Dit heeft te maken met het gegeven dat de geluidbelasting op hele getallen wordt afgerond volgens een wettelijk vastgelegde systematiek. Geluidbelastingen onder de x,50 worden naar beneden afgerond. Geluidbelastingen boven de x,50 worden naar boven afgerond. Wanneer de geluidbelasting x,50 dB bedraagt wordt deze afgerond naar het dichtsbijzijnde even getal (bijvoorbeeld: 48,50 wordt 48 dB en 49,50 wordt 50 dB). Afhankelijk van de geluidbelasting in de situatie voor toepassing van een maatregel en de situatie na toepassing van een maatregel kan door afronding op de ene woning een grotere reductie optreden dan op de andere woning terwijl het geluidreducerend effect van een maatregel op beide woningen vergelijkbaar is.
44	6	Indiener vraagt waarom een voorkeursgeluidsniveau van 50 dB gehanteerd wordt terwijl normaliter een waarde van 48 dB geldt zoals vastgelegd in art 100 van de wgh.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.
44	7	Indiener vraagt waarom er in het akoestisch onderzoek geen onderscheid wordt gemaakt in de geluidsbelasting tussen de verschillende perioden zoals gebruikt wordt in akoestische onderzoeken voor omgevingsvergunningen activiteit milieu.	De Lden ('den' staat voor day, evening, night) waarde is een gemiddelde geluidbelasting over het etmaal en bij het bepalen van de geluidbelasting wordt dan ook rekening gehouden met de verschillende etmaalperiodes en het gegeven dat het geluid in de avond en nachtperiode als meer hinderlijk wordt ervaren. Bij het bepalen van de geluidbelasting Lden wordt hiermee rekening gehouden door middel van een toeslagfactor voor de avond (5dB) en nachtperiode (10dB). Van de drie etmaalperiodes wordt allereerst de zogenoemde equivalente geluidsniveaus berekend. Op basis hiervan kan met een eenvoudige rekensom de geluidsbelasting Lden worden vastgesteld. In het Reken- en meetvoorschrift 2012 staat vermeld hoe deze omrekening plaatsvindt.

44	8	<p>Indiener vraagt hoe het traject nu beschouwd wordt, als reconstructie of als aanleg van een nieuwe weg? Uit het MER is dan voor indiener niet duidelijk.</p>	<p>Voor de N35 is sprake van een wijziging van een bestaande weg. In de Wet geluidhinder wordt onderscheid gemaakt tussen nieuwe situaties, zoals de aanleg van een weg (of nieuwe woningen) en reconstructies, zoals de wijziging van een bestaande weg. Bij de wijziging van een weg, dient te worden getoetst of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit is pas aan de orde indien de toename in de geluidbelasting op de woning of andere geluidgevoelige bestemming 1,5 dB of meer bedraagt.</p> <p>De N35 is een rijksweg en voor de toetsing is het regime van de Wet milieubeheer van toepassing (dus geen Wet geluidhinder). Wat betreft werkwijze en systematiek is hierin eveneens onderscheid te maken tussen de aanleg van een nieuwe weg en de wijziging van een bestaande weg. De term reconstructie komt in de Wet milieubeheer echter niet voor.</p>
44	9	<p>Indiener wil graag weten op welke wijze in het akoestisch onderzoek in de modellering rekening is gehouden met het effect van de windrichting en het effect op de geluidscontour daar hier geen sprake kan zijn van een cirkelvormige 360°C contour. Het geluidsniveau is nu reeds vaak zeer duidelijk aanwezig met een zuidwesten wind, de meest voorkomende windrichting.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en hoe hier met weersomstandigheden rekening is gehouden.</p>
44	10	<p>Indiener vindt het niet acceptabel dat er geen geluidsafscherming gepland staat.</p> <p>Indiener vindt de communicatie hierover misleiding: In de voorlichtingbijeenkomsten van Rijkswaterstaat is hier een heel ander beeld over geschetst. Letterlijk is gezegd: "Wanneer er sprake is van geluidsoverlast dan worden er passende maatregelen toegepast." In deze bijeenkomsten is nergens toegelicht dat getoetst wordt op een doelmatigheidsstoetsing op louter financiële gronden. Als indiener hiervan op de hoogte was geweest dan zou indiener in het voorkeursbesluit N35 voor de noord-variant hier met de huidige wetenschap een heel andere mening over gehad.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p> <p>Tijdens de participatiesessies in de verkenningsfase en het OTB zijn belangengroepen en direct omwonenden meegenomen in de sessies. Overige bewoners die verder van de N35 af wonen zoals de Schietbaanweg / Meijerinksberg, maar ook de andere inwoners van Wierden en Hellendoorn hebben de mogelijkheid gehad om hun inbreng te leveren tijdens de diverse informatieavonden gedurende de verkenningsfase.</p> <p>Op basis van het OTB-ontwerp zijn de milieueffecten van dit ontwerp in het MER onderzocht. In het MER zijn tevens mitigerende maatregelen beschreven waarmee nadelige effecten voorkomen kunnen worden. Dit vormt een breed palet aan mogelijke maatregelen. Het biedt besluitvormers de mogelijkheid om het ontwerp op één of meerdere milieuaspecten te optimaliseren. Er is vanuit het MER geen verplichting om alle mitigerende maatregelen (m.u.v. wettelijk verplichte maatregelen) over te nemen. Hier is in de meeste plannen en projecten ook geen financiële ruimte voor.</p>
44	11	<p>Indiener vindt dat in de toelichting van het tracébesluit ook een eenzijdig beeld wordt geschetst dat het plan tot stand is gekomen met omwonenden.</p> <p>Indiener is van mening dat geen van de bewoners van Schietbaanweg / Meijerinksberg een positief beeld hebben indien hun mening gevraagd zou zijn over het plan om de N35 noordwaarts te verplaatsen met louter boterzachte geluidswerende maatregelen.</p> <p>Indiener vindt dit ook letterlijk op de</p>	<p>Daarom is in het OTB slechts een deel van de maatregelen overgenomen. Toch zorgen deze</p>

		<p>site van Rijkswaterstaat staan: “In het OTB/MER vindt u de details over de verbreding en verlegging van de weg. U leest welke gevolgen de plannen hebben voor bijvoorbeeld de natuur, het landschap, het geluid en de waterhuishouding. En welke maatregelen de minister neemt om deze gevolgen zo klein mogelijk te houden.”</p> <p>Maatregelen om de gevolgen zo klein mogelijk te houden zijn volgens indiener selectief en daarom misleidend voorgeschoteld.</p>	<p>maatregelen er voor dat negatieve effecten van het plan op een aantal milieuaspecten worden beperkt. Binnen de (financiële) mogelijkheden die er zijn is daarmee wel degelijk toegewerkt naar een ontwerp waarmee nadelige milieugevolgen zo klein mogelijk zijn gehouden.</p>
44	12	<p>Artikel 56, sub 3 van de Wgh stelt dat de geluidstoename van max 5 dB(A) mag bedragen.</p> <p>Van de overheid mag indiener verwachten dat er passende maatregelen genomen worden voor omwonenden om deze gevolgen dan ook zo klein mogelijk te houden.</p>	<p>Artikel 56 van de Wet geluidhinder is van toepassing op geluidgezoneerde industrieterreinen en niet op geluid afkomstig van wegverkeer. De Wet geluidhinder is op de wijziging aan de N35 echter niet van toepassing, hiervoor geldt de Wet milieubeheer als wettelijk toetsingskader. De wet geluidhinder geldt wel voor de onderliggende wegen die als gevolg van de aanpassing van de N35 worden gewijzigd. In hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1.2 en 3.1.3. nader is ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
44	13	<p>Indiener verzoekt om aan de noordzijde geluidschermen te plaatsen om de gevolgen dan ook daadwerkelijk zo klein mogelijk te laten zijn.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
44	14	<p>Indiener behoudt zich het recht voor om nadeelcompensatie te eisen als het besluit onherroepelijk is geworden. Het plan in de huidige vorm zal naast de akoestische gevolgen ook consequenties hebben in waardevermindering van onroerend goed.</p>	<p>Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.</p>
45	1	<p>Indiener stelt dat er enkele zaken ontbreken in het OTB/MER. De beoordeling van de geluidsbelasting van de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a en het niet meenemen in de berekeningen van de windrichting hierin en eveneens t.o.v. de eigen woning is een onvolkomenheid.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en hoe hier met weersomstandigheden rekening is gehouden. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a.</p>
45	2	<p>Indiener merkt enkele punten op die over het hoofd gezien zijn. De belangen van natuurgebied 't Steenbroake, m.n. de vleermuizen en het belang van natuur aldaar voor de gemeente Wierden, zie bijlage (folder 't Steenbroake). Voor Wierdenaren is dit het enige dichtbij gelegen natuurgebiedje.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p>
45	3	<p>Indiener stelt dat er grote geluidsbelasting ontstaat t.g.v. de verplaatsing en uitbreiding van de N35.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid</p>

		<p>Bij grote verkeersdrukte en/of veel zuidwestenwind zal dit nog extremere vormen aannemen.</p> <p>Het genot van buiten wonen en indieners tuin wordt indiener ontnomen.</p>	<p>nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. en 3.1.3 is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en maatregelen.</p> <p>De woningen aan de Schietbaan en Meijerinksberg liggen in de huidige en toekomstige situatie aan de noordzijde van de N35. Vanwege het verschuiven van de weg naar het noorden neemt het geluidniveau in de tuin toe. De tuinen worden grotendeels afgeschermd door het object. Het geluidniveau in de toekomstige situatie zal vanwege afscherming door het object veelal minder dan 50 dB bedragen. De tuinen die niet afgeschermd worden, hebben een maximaal geluidniveau van 51 dB á 52 dB.</p>
45	4	<p>Indiener is zeer verwonderd en verontrust dat het direct naast de N35 ongeveer t.h.v. km 41100 tot km 40200 gelegen natuurgebied 't Steenbroake waarin, zoals is aangegeven in het OTB/MER N35 o.a. een vliegroue en foerageergebied van diverse soorten vleermuizen zijn aangetroffen, nauwelijks aandacht krijgt.</p> <p>Indiener is van mening dat dit mooie gebied ernstig verstoord zal worden door toename van geluid en verlichting.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p>
45	5	<p>Het bevreemdt indiener zeer dat de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a waarvan de gevelbelasting van de woning in het OTB/MER N35 wordt aangemerkt als overschrijding Lden GPP niet zijn aangemerkt als knelpunt (pag. 310 van c. Akoestisch onderzoek).</p> <p>Indiener is van mening dat bij de veel voorkomende zuidwestenwind deze woningen eveneens aanmerkelijke geluidoverlast ondervinden en boven de norm van 50 dB uit komen. Indiener wijst hierbij op de metingen en berekeningen waarin de wind nog niet is meegenomen, zie pag. 134 en 214 van c. Akoestisch onderzoek. Hier gaat het in deze berekeningen om grensgevallen: resp. 49 en 50 dB.</p>	<p>Voor de beantwoording van dit punt wordt verwezen naar zienswijzenummer 45, punt 1..</p>
45	6	<p>Volgens indiener zal wanneer de bedrijventerreinen bij Almelo en Nijverdal volledig gaan draaien er nog meer verkeersdruk komen.</p>	<p>In het verkeersonderzoek is met regionale ontwikkelingen zoals de ontwikkeling van bedrijventerreinen rekening gehouden.</p> <p>Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 een nadere toelichting wordt gegeven over de verkeerstoename.</p>
45	7	<p>Indiener geeft aan dat hij in een gebied woont met minder woningen, waarbij er met betrekking tot maatregelen ter bestrijding van geluidshinder een onderscheid wordt gemaakt bij woningdichtheid (aantal huizen en bewoners). Indiener geeft aan dat er een economisch principe van toepassing is (kosten/baten afweging;</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>

		niet financieel doelmatig!).	
45	8	<p>Indiener geeft aan in het buitengebied te wonen, een bewuste keuze vanwege de rust.</p> <p>Indiener stelt dat, gebaseerd op prognoses betreffende toename verkeersintensiteit, de geluidsbelasting bij de woning bij huidig GPP van 45 dB omhoog gaat naar 53 dB, ondanks de maatregel van geluid reducerend asfalt. Daarnaast stelt de indiener dat de Toets/streefwaarde GPP is opgehoogd naar 50 dB (normaliter ca. 48,5 db) voor een autoweg. Indiener geeft aan dat dit kan volgens de wet, maar dat het toch vreemd is dat daar van afgeweken kan worden (naar boven). Het voelt voor indiener als willekeur.</p>	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
45	9	In 2017 was er gedurende 10 maanden sprake van zuidwestenwind, gemeten door weerstation Twente over 2017 en aangegeven in een windroos waarin duidelijk zichtbaar is dat het geluid geproduceerd door het wegennet, volledig de kant van indiener wordt opgestuwd. De geluidbelasting zal daardoor zeker nog hoger zijn. In de berekeningen zijn de hoeveelheid wind en de richting hiervan vreemd genoeg niet meegenomen.	Voor de beantwoording van dit punt wordt verwezen naar zienswijzenummer 45, punt 1 .
45	10	<p>Uitgaande van de 50 dB wordt bij de woning de norm met 3 dB overschreden. Uitgaande van indieners huidig woongenot wordt het aantal decibels overschreden met 8 dB.</p> <p>Indiener uit de zorg, omdat de GPP een gemiddelde is over de 24 uur per dag, dat er tenminste 2x per dag gedurende de ochtend- en avondspits substantieel meer lawaai zal komen, zeker als er sprake is van wind.</p>	<p>De Wet milieubeheer kent geen normen voor de maximale geluidbelasting. In het akoestisch onderzoek worden piekgeluiden dan ook niet beschouwd.</p> <p>De geluidbelasting van wegverkeer is een gemiddelde geluidbelasting over het etmaal. Hierin is een toeslagfactor voor de avond (5dB) en nachtperiode (10dB) verrekend. De gemiddelde geluidbelasting is gebaseerd op jaargemiddelde verkeersintensiteiten en jaargemiddelde meteorische omstandigheden.</p> <p>Piekgeluiden tijdens de spits zijn hierin verdisconteerd. Omdat het een gemiddelde etmaalwaarde betreft, zal tijdens de ochtend- en avondspits een hogere geluidbelasting optreden dan de berekende geluidbelasting maar in de tussenliggende periodes een lagere geluidbelasting. Er wordt niet getoetst op deze piekgeluiden maar op de gemiddelde etmaalwaarde. Wat de maximale geluidniveau's zijn (huidig) en worden (toekomst) is op basis van het onderzoek helaas niet te zeggen.</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>

45	11	<p>Indiener geeft aan dat bij berekeningen (geen metingen) alles gebaseerd is op prognoses en aannames. Het gemiddelde kan volgens indiener veel slechter uitpakken, zeker als de aanzuigende werking, en wind, ook nog eens sterker is dan ingeschat.</p> <p>De geluidsbelasting op de woning is een jaargemiddelde waarde van het geluidsniveau over het hele etmaal, waarbij de avond- en nachtperiode extra zwaar meetellen. Rijkswaterstaat heeft (d.d. 28-12-2017) per mail aan één van de burens benadrukt dat de belasting dus niet hetzelfde is als een meting met de geluidsmeting.</p> <p>Indiener uit de zorg dat de geluidbelasting in de praktijk veel erger kan zijn.</p>	<p>Voor het TB van de N35 worden de geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld en opgenomen in het geluidregister op basis van de informatie uit het akoestisch onderzoek bij het besluit. Indien na openstelling de verkeersgroei sterker is als verwacht zal uit de monitoring blijken dat er sprake is van een (dreigende) overschrijding van de nieuwe vastgestelde geluidproductieplafond. Rijkswaterstaat is dan wettelijk verplicht nieuwe/ aanvullende geluidmaatregelen in overweging te nemen conform het daarvoor staande wettelijke en beleidsmatige kader. In paragraaf 3.1.3 "Aanvullende maatregelen na monitoring" wordt dit onderdeel verder toegelicht.</p>
45	12	<p>Indiener geeft aan dat de geluidstoename niet gezondheidsbevorderlijk is, evenals een negatieve invloed op het woongenot. Mede omdat deskundigen indiener hebben verteld dat de geluidbelasting op het oor een veelvoud is van de geproduceerde hoeveelheid meerdere decibels (verhoging met bijvoorbeeld 3 dB levert een 2x zoveel geluid op het oor en bij verhoging met 6 dB, 4x zoveel geluid op het oor). Dus bij 8 dB.....</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.</p>
45	13	<p>Indiener behoudt zich het recht voor wederom om aanvullende maatregelen te verzoeken, indien dit blijkt dat de praktijk erger is dan de berekeningen (Rijkswaterstaat heeft aangegeven de geluidbelasting te monitoren, zie ook artikel 14 lid 1 jo. Lid 2c van het ontwerp tracébesluit).</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
45	14	<p>Voor het natuurgebied 't Steenbroake is toename van verkeerslawaaï volgens indiener ook ingrijpend. Omdat daar de afstand tot de N35 nog veel kleiner is zal daar de geluidsbelasting voor o.a. vlermuizen nog vele malen hoger zijn, ondanks de geplande strook boscompensatie t.b.v. de vliegroute. Indiener heeft geen metingen kunnen vinden over de geluidsbelasting in dit gebied noch dat men 't Steenbroake aanmerkt als gebied waar men rekening mee houdt.</p> <p>Om u te informeren: 't Steenbroake is een natuurgebied van oorspronkelijk 18.5 ha dat in de jaren 90 door Cogas is aangelegd omdat in waterwingebied geen landbouwactiviteiten meer konden plaatsvinden. Hierin is ook een wal geconstrueert met een vlermuiskelder, evenals een vijver met als doel dat vlermuizen hierover kunnen foerageren. De gegevens in de OTB/MER tonen ook duidelijk aan dat deze natuurontwikkeling succes heeft</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p>

		<p>gehad. Diverse soorten vleurmuizen zijn bij ieder bezoek aangetroffen, zowel foeragerend als op vliegroutes. Vitens organiseerde de afgelopen jaren rondleidingen waarbij m.n. aandacht werd besteed aan de vleurmuizen. Er schijnt ook een dassenburcht te zijn. Voor Wierden is dit een belangrijk stukje natuur dat behouden moet blijven.</p> <p>Als bijlage stuurt indiener de folder die destijds door Cogas werd verspreid. Hoewel niet aangemerkt als officieel natuurgebied wil indiener toch uitdrukkelijk de aandacht vestigen op 't Steenbroake.</p>	
45	15	<p>In de Habitatrichtlijn (art.3.5 e.v. lid 2) is opgenomen dat het verboden is dieren als bedoeld in lid 1 opzettelijk te verstoren.</p> <p>In Bijlage 11 pag. 31 t/m 39 van het OTB N35 wordt in het Deelrapport Natuur duidelijke achtergrond informatie gegeven over de in 't Steenbroake aanwezige dieren, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op pag. 36 wordt aangegeven dat foerageergebied 9 ('t Steenbroake) een belangrijk foerageergebied is voor de Dwergvleermuis, de Laatvlieger en de Watervleermuis. Het ligt echter buiten het plangebied. - Op pag. 39 wordt aangegeven dat de vliegroute van de Laatvlieger en de Watervleermuis in het plangebied ligt. - Op pag. 62 van III Toelichting OTB N35 worden onder '6.5 Maatregelen wel 2 andere locaties genoemd: t.h.v. het ecoduct en t.h.v. km 41000. Men heeft het in tabel 6.6 o.a. over aanleg van afschermdende voorzieningen licht aldaar. De locatie 't Steenbroake t.h.v. km 41100 tot km 40200 ontbreekt echter. 	
45	16	<p>Om de overlast te beperken wordt voor het hele tracé geluidsreducerend asfalt gelegd. Voor ons buitengebied is dat het enige. In eerdere fase van inspraak, (13 december 2017) werd aan enkele buurtbewoners van de Schietbaanweg al gezegd dat degenen die daar wonen en op de Meijerinksberg gewoon pech hebben.</p> <p>Indiener vindt deze laatste conclusie van Rijkswaterstaat volstrekt onaanvaardbaar en tekent hiertegen protest aan. Indiener vraagt zich af hoe het kan dat het hier echt alleen gaat om financiële doelmatigheid en domme pech?</p> <p>Geluidtoename buitengebied staat ook in:</p> <p>In het MER rapport van 2-11-2017 wordt op pagina 5, en 50/51 en in het akoestisch onderzoek, "deelrapport specifiek" op pagina 33.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>

45	17	Indiener geeft aan dat de overheid is gehouden aan de wet (in dit geval wet Geluidhinder) en dat normen niet overschreden worden en als dat het geval is, er maatregelen genomen zullen worden ter vermindering van de hinder.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
45	18	Indiener vraagt zich af waarom het plaatsen van schermen aan de Zuidzijde van de N 35 ter hoogte van Meijerinksberg (en Schietbaanweg) voor enkele woningen wel financieel doelmatig is.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. De afwegingen over de doelmatigheid van schermen op specifieke locaties volgt uit het Akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het Ontwerp Tracébesluit is gevoegd en hangt af van het aantal woningen, de ligging ten aanzien van de weg en de hoogte van de geluidsbelasting.
45	19	Daarnaast maakt indiener zich zorgen over de geluidweerkaatsing van deze geluidsschermen aan de zuidzijde van de N35 naar het woongebied van de indiener en naar 't Steenbroake. Alleen al vanwege de daar aanwezig vlermuizen moet er volgens indiener iets gebeuren. Dat resulteert ook in meer rust in het natuurgebied, er leeft daar meer dan alleen vlermuizen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. In paragraaf 4.2. is nader ingegaan op de effecten op de vlermuizen in 't Steenbroake.
45	20	Om geluidsoverlast voor de bewoners van de Schietbaanweg, Meijerinksberg en 1e Meijerinkshoekweg en in 't Steenbroake te verminderen verzoekt indiener om geluidsschermen aan de Noordzijde van de N35 en langs de toerit richting Nijverdal te plaatsen met een adequate lengte.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
45	21	Indiener stelt dat het besluit voor het tracé en het bijbehorende budget valt onder de Crisis en Herstelwet van 2010. Nu het economisch beter gaat, is er wellicht aanvullende financiering mogelijk. Indiener vraagt zich af of er elders binnen het project bezuinigingen te behalen zijn op de budgetkosten van € 121,5 miljoen, dan wel aanvaardbaar te overschrijden (zoals dat vaker gebeurt bij projecten van deze omvang).	Het doel van de Crisis- en herstelwet is een versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis alsmede met dat doel diverse wettelijke bepalingen te wijzigen. De wijziging van de wettelijke bepalingen was erop gericht de besluitvorming te versnellen en heeft geen gevolgen voor beschikbare budgetten. Het uitvoeren van bovenwettelijke maatregelen wordt in het algemeen niet gedaan, vanwege het gelijkheidsbeginsel. Slechts in specifieke omstandigheden kan in afwijking van de bestaande regel afgeweken worden als dit leidt tot een onaanvaardbare oplossing. Daarin heeft de Crisis- en herstelwet geen verandering gebracht. Binnen het beschikbare budget er veel aandacht is geweest voor tal van belangen. Het is daardoor niet zondermeer mogelijk elders binnen het project te bezuinigen.
45	22	Indiener stelt voor om in het kader van geluidsvermindering de snelheid op de weg niet te verhogen naar 100 km/pu. Dit, omdat ook op een autoweg maximaal 80 km/pu gereden kan worden door dat met borden aan te geven.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.

45	23	Zonder afdoende maatregelen zullen naast vermindering van het woongenot ook nadelige financiële effecten optreden, zoals waardevermindering van het huis. Indiener behoudt zich het recht voor om hiervoor nadeelcompensatie te eisen als het besluit onherroepelijk is geworden.	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
45	24	Indiener is van mening dat de algemene beginselen van behoorlijk bestuur geraakt (o.a. zorgvuldigheid, vertrouwen en geen misbruik van macht, ondanks dat er soms een wettelijke basis is) worden. Indiener mag van goede bestuurders verwachten dat zij niet alleen in proces en procedure zorgvuldig zijn, maar ook op de inhoud en de gevolgen voor de bewoners.	Bij het nemen van een Tracébesluit dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich te houden aan de wettelijke regelingen die daarop van toepassing zijn. Het gaat daarbij o.a. om de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt, zoals voor elk besluit de Algemene wet bestuursrecht, waarin o.a. algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn opgenomen.
45	25	Indien na het ontwerp tracébesluit een definitief besluit is genomen waarbij zaken veranderd zijn na indiening van zienswijzen (of niet) en die leiden tot indieners onbegrip, zal indiener overwegen bij de Raad van State een procedure op te starten.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
45	26	Indiener verzoekt geluidschermen te plaatsen aan de Noordzijde van de N 35 ter hoogte van de Meijerinksberg/Schietbaanweg met een adequate lengte, geluidschermen te plaatsen langs de toerit richting Nijverdal, verzoek maximale snelheid N35 aan te passen naar 80 km/pu (en daar op toezien).	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
45	27	Verder verzoekt indiener: - akoestische berekeningen te verrichten ten behoeve van 't Steenbroake en de uitkomsten hiervan te laten meewegen in het besluit. - beperkende maatregelen te nemen wat betreft het licht ten behoeve van de natuur (vleermuizen) in 't Steenbroake.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
45	28	Indiener verzoekt vervolgens: -de woningen Meijerinkshoekweg 1 en 1a op te nemen in de lijst als knelpunt (resterend) c. Akoestisch onderzoek pag. 310 en eveneens in de kaarten pag. 310, 312, 314 en 316 aan te merken.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a.
45	29	Daarnaast wil indiener graag dat bewoners pro actief door Rijkswaterstaat op de hoogte worden gebracht van de effecten van de nieuwe N35 na elke monitoring, opdat er indien nodig, aangedrongen kan worden op aanvullende maatregelen om verdere hinder te voorkomen. Nadeelcompensatie zal worden aangevraagd indien onvoldoende	Elk jaar verschijnt het nalevingsverslag op de website van Rijkswaterstaat. Het nalevingsverslag over het voorgaande jaar verschijnt aan het eind van het jaar of aan het begin van het nieuwe jaar. Het verslag kan worden geraadpleegd op de website van Rijkswaterstaat over geluid https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx . Rijkswaterstaat

		maatregelen worden genomen.	<p>communiceert het verschijnen van het nalevingsverslag niet pro actief met de omgeving. Het is aan de indiener zelf om de website van Rijkswaterstaat in de gaten te houden en de resultaten uit het nalevingsverslag te raadplegen waarin de effecten van de nieuwe weg worden opgenomen. Het eerste verslag wordt gemaakt betreft het eerste volledige jaar na openstelling van de weg. De verwachting is dat de weg in 2022 wordt opengesteld. Het jaar waarover de eerste keer wordt nageleefd is het jaar 2023. Het verslag hierover zal eind 2024 of begin 2025 verschijnen. Bij vragen hierover kan contact worden opgenomen met Rijkswaterstaat.</p> <p>Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade'.</p>
46	1	Indiener roept op om bezwaar aan te tekenen tegen het plan van Rijkswaterstaat (OTB/MER N35). Indiener wijst hier vooral op Kruidenwijk, Oost-Nijverdal, Eversberg, Veenweg en het Wierdense veld.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
46	2	Indiener vreest voor ernstige geluidsoverlast en uitstoot van uitlaatgassen en fijnstoffen van de door Rijkswaterstaat geplande A35.	De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Met het voldoen aan deze normen worden gezondheidseffecten in belangrijke mate beperkt en voldoet het project aan de luchtkwaliteitseisen volgens de Wet milieubeheer.. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht en in 3.2 de afwegingen rond luchtkwaliteit.
46	3	Indiener wijst erop dat iedereen die in de Kruidenwijk woont te maken zal krijgen met geluidsoverlast van de 4-baans autoweg (en in de toekomst wellicht autosnelweg) A35. Deze geluidsoverlast komt volgens indiener vooral door de verhoogde aanlegging, zonder geluidsschermen aan de noordkant. Indiener vreest dat het geluid daardoor kilometers ver draagt.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
46	4	Indiener wijst op de consequenties die dit heeft voor de waarde van de woningen.	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
46	5	Indiener wijst op het alternatief van werkgroep BVSL: Leg de Baron van Sternbachlaan met een tunnel onder de A35 en de spoorlijn door, zodat de A35 op maaiveld niveau kan blijven en de geluidsoverlast beperkt blijft.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
47	1	Indiener schetst de geschiedenis tussen indiener en Rijkswaterstaat van de totstandkoming van het combi tunnel plan. Hieruit blijkt dat de spoorwal (60 m	Op basis van het huidige geluidonderzoek ten behoeve van het Milieueffectrapport en Tracébesluit is onderzocht wat de geluidsbelasting is. Het geluidsonderzoek gaat hierbij uit van de huidige (vergunde) situatie. Op basis hiervan is bepaald welke maatregelen

		<p>lang, 1 m hoog) niet genoeg geluidwerende wering heeft om ook voor de N35 als geluidwering te dienen. Er is destijds (19-01-2006) geconcludeerd dat het niet mogelijk was een extra geluidwerende maatregel te treffen tussen het spoor en de weg in, in verband met verwachte trillingen en daardoor zettingsproblematiek.</p> <p>Nu komt RWS met een plan om de N35 verhoogd tegen de spoorwal aan te leggen (met verkeerstrillingen). De vraag van indiener is het volgende: Op welke basis van welke onderzoeken zijn er na 19 - 01 - 2006 conclusies genomen om voor de omgeving belangrijke geluidwering niet in uitvoering te nemen? Deze gang van zaken is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel (artikel 3 lid 2 Awb).</p>	<p>genomen moeten worden om te kunnen voldoen aan de wettelijke normen. Uit dit onderzoek komt naar voren dat schermen aan de noordzijde van de N35, ter plaatse van de Veenweg, niet doelmatig zijn (zie paragraaf 3.1.2 over doelmatigheid).</p>
47	2	<p>Indiener vraagt zich af waarom deze onderzoeksresultaten niet zijn opgenomen in de huidige milieueffectrapportage bijlage.</p>	
47	3	<p>Indiener vindt de zetting probleemanalyse in bijlage 4 milieueffectrapportage op spoorwal en fundering palen, van ProRail, niet helder.</p> <p>Indiener geeft aan dat met het ontbreken van het geotechnisch onderzoek, er beperkingen zijn op het indienen van zienswijzen, met daarop de mogelijkheid op juridische stappen.</p>	<p>Het is vervelend te vernemen dat indiener de rapportage niet helder vindt. Voor het onderdeel geotechniek in het MER is een rapportage opgesteld op basis van een bureaustudie en bekende beschikbare gegevens in en in de omgeving van het onderzoeksgebied. Dit betekent niet dat er geen geotechnisch onderzoek is gedaan. Er is geen veldonderzoek gedaan. In de paragraaf Bodem in de toelichting bij het TB is een beschrijving van de resultaten van het geotechnisch onderzoek opgenomen. Als gevolg van het geotechnisch onderzoek zijn de risico's en kosten verbonden aan de ontwerpkeuzes geactualiseerd. Deze toelichting is een onderdeel van het TB. Dit onderzoek maakt onderdeel uit van het aanbestedingsdossier voor de realisatie.</p>
47	4	<p>Indiener vraagt zich af of RWS nog een zienswijzeronde in procedure inpast, indien het geotechnisch onderzoek afgerond is?</p> <p>Indien het onderzoek negatief uitvalt, gaan de kosten omhoog waardoor andere alternatieven alleen op dit punt beter kunnen scoren.</p> <p>Indien blijkt uit onderzoek dat er geen problemen zijn op zettingen, kan indiener wel de conclusie maken van oplichterij door RWS. Hier zijn juridische gevolgen aan verbonden.</p>	<p>In het kader van de TB procedure vindt geen zienswijzeronde meer plaats aangezien dat geen onderdeel uitmaakt van de procedure. Dat betekent dat het geotechnisch onderzoek niet meer ter inzage wordt gelegd als het is afgerond.</p> <p>De keuze en vaststelling door RWS voor het huidige alternatief (voorkeursalternatief) heeft plaatsgevonden in 2015 en dat heeft als basis gediend voor de uitwerking van het OTB. Het heroverwegen en scoren van alternatieven (zoals dat gedaan bij bepaling van de keuze voor het voorkeursalternatief) vindt tijdens de vaststelling van het OTB en TB niet meer plaats.</p> <p>De rapportage van het uitgevoerde geotechnisch onderzoek zal geen onderdeel uitmaken van de stukken die worden ingediend ter inzage bij het TB.</p> <p>Wel bevat de paragraaf Bodem in de</p>

			<p>Toelichting bij het TB een beschrijving van de resultaten van het geotechnisch onderzoek. Als gevolg van het geotechnisch onderzoek is een actualisatie van de risico's en kosten die verbonden zijn aan gemaakte ontwerpkeuzen gemaakt. De toelichting bij het TB wordt wel ter inzage gelegd na indienen van het TB.</p> <p>Het geotechnisch onderzoek zal onderdeel uitmaken van het aanbestedingsdossier voor de realisatie.</p>
47	5	<p>Indiener heeft zelf een wal van 50 meter lang en een ligkuil met een prieel laten aanleggen.</p> <p>Deze voorzieningen waren niet nodig als de geluidswerende voorzieningen wel waren aangelegd.</p> <p>Indiener houdt het recht voor om schades door onrechtmatig handelen te claimen. De bijgaande eis gaat dan om voor omgeving gewenste geluid bescherming als nog aan te brengen, 100 meter van twee kanten uit het midden van de woning, deze geluidsbescherming komt dan overeen met de bescherming van de achterburen aan de andere kant van de N35.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 6 gaat nader in op de waardevermindering en schade.</p>
47	6	<p>De ongelijke behandeling van burgers tussen clusterwoningen (9 woningen plus auto bedrijf, Wierdensestraat lijsterweg) en vrijstaande woningen Veenweg (9 woningen plus diervoederbedrijf met kantoren aan de Veenweg) is in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Volgens het huidige MER verergert de geluidbelasting vooral in open gebieden.</p> <p>Met een soortgelijk geluidsscherm voor de Wierdensestraat is ook Veenweg mee af te schermen, met gelijk rendement in aantal woningen met gunstig effect op kantoren van Farmfood.</p>	<p>Voor het bepalen van doelmatige geluidmaatregelen wordt o.a. gekeken naar clusters van geluidgevoelige objecten. Aan de zuidzijde is dit cluster aanzienlijk groter dan aan de noordzijde. Hierdoor is aan de zuidzijde een groter budget voor geluidreducerende maatregelen beschikbaar.</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
47	7	<p>Bij het bepalen van de geluidswaarde gaat RWS uit van geluidreducerend wegdek, plus afname verkeer.</p> <p>Indiener geeft aan dat verschillende omstandigheden (sneeuw, regen, ijzel, vervuiling) de geluidabsorberende werking van dit type wegdek vermindert (dus de geluidbelasting omhoog). Ook blijkt uit onderzoek dat door slijtage en verzadiging, de geluidswerende werkingen verder verslechteren, zonder een goed beeld te hebben op langere termijn. Het geluidswerende asfalt is duur, zeker met onderhoudskosten. Indiener stelt dat deze financiën beter aan geluidsschermen besteed kunnen worden, waarbij de geluidsoverlast wel stabiel wordt verminderd.</p>	<p>De verminderde geluidreductie gedurende levensduur is verdisconteerd in de berekeningen. Voor beheer en onderhoud van de weg wordt alleen de vluchtstrook gereinigd. Door het band-wegdekcontact op rijstroken wordt het vuil uit de poriën getrokken en daarmee schoon gehouden.</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>

47	8	<p>Het effect van afname geluid door afname verkeer word in MER onderbouwd met het gegeven dat er geen op en af ritten komen bij de kruising N35 / Baron van Sternbachlaan. Het bestemming verkeer moet dan gebruik maken van de kruising N35 / De Boersingel, waardoor men een afname verkeer verwacht van 25% op het wegvak tussen de kruisingen in. Echter de 25 % verkeersafname word afgewikkeld op de oude rijksweg, de Wierdensestraat die vrijwel parallel aan de N35 loopt, waarbij het bestemmingsverkeer van af richting Zwolle twee maal, op korte afstand achter ons huis komt, in de huidige situatie 0 maal. Met de wetenschap dat er geen geluidswerende voorzieningen op de oude rijksweg zijn.</p> <p>Indiener concludeert dat de geluid belasting die RWS voor indieners woonplek berekend, op basis van geluid opnemend wegdek en verkeersafname, geen stabiele weergave is van de realiteit. In de RWS geluid berekening wordt indieners woonplek al als heftig zwaar belast beschouwd.</p>	<p>De voorkeursvariant van de N35 is in het NRM, verkeersmodel van Rijkswaterstaat, opgenomen. In dit NRM zijn naast de N35 ook wegvakken van het onderliggend wegennet opgenomen, zo ook de Wierdensestraat. In de voorkeursvariant is geen uitwisseling mogelijk ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan. Hierdoor zal meer verkeer gebruik maken van de Wierdensestraat. Uit het overzicht met de verkeersintensiteiten komt dit ook duidelijk naar voren met de verwachte toename van ruim 9.000 motorvoertuigen op de Wierdensestraat. Op de N35 is de verkeersintensiteit op het wegvak N35 combitracé lager maar op de Wierdensestraat ligt de intensiteit juist hoger. Het combitracé betreft het wegvak N35 tussen de aansluitingen met Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel. Op doorsnede (de som van de N35 combitracé en Wierdensestraat) ligt de intensiteit in de plansituatie hoger. De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd op basis van de verrijkte verkeersgegevens uit het NRM.</p>
47	9	<p>Indiener geeft aan het gewenste maatschappelijke participatie proces in Nijverdal heel beperkt, bijna nihil te vinden.</p>	<p>De aanpak van de ontwerpessies en de uit te nodigen deelnemers zijn vooraf met de gemeente Hellendoorn afgestemd. Op basis van signalen van omwonenden is daar later ook een afvaardiging van bewoners aan de noordzijde van het spoor (in de gemeente Hellendoorn) aan toegevoegd, waardoor ook zij hebben kunnen deelnemen.</p>
47	10	<p>Indiener geeft aan dat het tunnelalternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan (BVSL) niet is opgenomen in het MER.</p> <p>Indiener gaat uit dat dit om financiële redenen is.</p>	<p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.</p>
47	11	<p>Het is indiener niet duidelijk hoe RWS op een hoger budget van het BVLS alternatief uit komt. Indiener vindt deze houding van RWS onacceptabel, belangrijke informatie wordt indiener onthouden. Dit zorgt ervoor dat indiener hierop inspraak met juridische mogelijkheden onthouden wordt.</p>	<p>De gemeente Hellendoorn heeft in een quickscan laten onderzoeken wat de meerkosten zouden zijn bij een halfverdiepte en een verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan. Daaruit bleek dat de meerkosten van de halfverdiepte en verdiepte varianten tussen de 7 en 13 miljoen euro bedragen.</p> <p>Informatie over kostenramingen ten behoeven van het OTB kunnen niet door Rijkswaterstaat worden verstrekt. Dit doet Rijkswaterstaat niet omdat dit cruciale informatie is op basis waarvan een succesvolle aanbesteding van het werk onmogelijk gemaakt kan worden als die openbaar zou worden. De financiële en economische belangen van de Staat worden daarmee geschaad.</p>
47	12	<p>Indiener geeft aan dat het BVSL alternatief veel op het tunnel ontwerp van 16-10-1997 principeplan tunneltraverse Nijverdal reverentie RWS ONIX-1997-21.261. Met dit plan al</p>	<p>Het project N35 Nijverdal - Wierden is opgenomen in de Crisis- en Herstelwet (Chw). De Chw beoogt een aantal uiteenlopende bouwprojecten te versnellen. Om de beoogde versnelling te bereiken, is sinds het inwerking</p>

		op de plank te hebben, vindt indiener RWS wel heel nalatig om deze niet in de verkenning van ontwerp en vervolgen in het MER op te nemen.	treden van de Chw een afwijkende procedure van kracht. Als gevolg daarvan hoeft het opgestelde MER alleen betrekking te hebben op het gekozen voorkeursalternatief.
47	13	Indiener vindt het participatieproces bij wijze van zienswijzen een goede manier om burgers te betrekken bij besluitvorming van de staat. Indiener vindt dat dit proces aanzienlijk verbeterd kan worden, door het tijdsbestek van zienswijzen van 6 naar 10 weken te verruimen.	De termijn van 6 weken is wettelijk vastgelegd, hier kan niet van afgeweken worden
47	14	Indiener geeft aan dat de selectieprocedure van werkgroep kandidaten voor participatie niet correct is verlopen. Indiener is zelf niet uitgenodigd voor deelnemen aan de werkgroep om na te denken over landschappelijke inpassing, omdat volgens Rijkswaterstaat -per mail- 'Deze woning heeft al een geluidscherm staan langs het spoor en zelf hebben de bewoners ook nog een schutting geplaatst. Hierdoor is er eigenlijk geen zicht op de N35 en lijkt ons het uitnodigen van deze bewoners om mee te praten over de landschappelijke inpassing van de N35 minder zinvol.' Indiener geeft aan dat dit in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel. Daarnaast verkrijgt indiener juist meer zicht op de N35 (door verhoogde ligging), en nog erger het verkeer op de N35 zicht op ons huis met tuin.	De aanpak van de ontwerpessies en de uit te nodigen deelnemers zijn vooraf met de gemeente Hellendoorn afgestemd. Op basis van signalen van omwonenden is daar later ook een afvaardiging van bewoners aan de noordzijde van het spoor (in de gemeente Hellendoorn) aan toegevoegd, waardoor ook zij hebben kunnen deelnemen.
47	15	Indiener heeft op de informatieavond op 30 maart 2017 specifiek gevraagd aan RWS wat voor beschermende maatregelen er genomen worden tegen geluid- en lichthinder van verkeer, op de woonplek. Tot op heden is die vraag niet beantwoord.	Tijdens de informatiebijeenkomst op 30 maart was dit nog niet bekend omdat het akoestisch onderzoek toen nog niet was afgerond. In het TB is opgenomen welke maatregelen worden getroffen. De N35 wordt voorzien van dunne geluidreducerende deklagen A. Ter hoogte van de woning van indiener worden verder geen maatregelen getroffen. De geluidsbelasting in de toekomstige projectsituatie is op deze woning niet hoger dan de geluidsbelasting bij een volledig benut geluidproductieplafond. Dit betekent dat voor deze woning aan de toetswaarde wordt voldaan.
47	16	Indiener geeft aan dat het viaduct wat nu in ontwerpfase en in inspraak is weergeven voor de kruising N35 en de Baron van Sternbachlaan heeft meer negatieve gevolgen dan de MER weergeeft. Vooral in indieners persoonlijke situatie. Door het ontbreken van beschermende schermen krijgt indiener extra onnodig overlast van geluid en licht.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht. Het MER is volgens wettelijke richtlijnen uitgevoerd. Ook de bijbehorende onderzoeken zijn, waar noodzakelijk, uitgevoerd conform wettelijke verplichte methoden. Het MER beschrijft de effecten van de N35 als

			geheel. Lokaal kunnen de effecten echter afwijken van de beoordeling voor het traject als geheel. In de diverse onderzoeken en analyse materiaal (kaarten e.d.) zijn deze lokale effecten echter wel inzichtelijk gemaakt.
47	17	<p>Indiener geeft aan dat ook dieren in de netwerk verbinding tussen Reggedal en het Wierdense Veld meer last zullen krijgen van overlast, geluid en lichtbelasting. Opgemerkt dient te worden dat in de projectnota MER van feb. 1994 beschreven is dat het dal van Regge en Wierdense Veld als zeer waardevol worden beschouwd.</p> <p>Wat is dan de waarde van de verbinding met twee viaducten er pal naast zonder bescherming? (hierover zijn in het MER nauwelijks effecten van weergegeven).</p>	Er is in het natuuronderzoek geconstateerd dat er geen negatief effect op de functie van het corridor-gebied optreedt, als gevolg van de aanleg van de N35.
47	18	<p>In het deelrapport natuur bijlage 11 wordt aangegeven dat geluid en licht een verstoord effect op dieren ontwikkelt, met advies op beschermende maatregelen.</p> <p>Indiener geeft aan dat beschermende maatregelen rondom het viaduct ontbreken, waardoor indiener vreest dat er diersoorten zullen verdwijnen uit de tuin (reeën, fazanten, patrijzen, steenmeters, hazen, bonte spechten, koolmezen, buizerds, valken, zwaluwen en in de schemering vleermuizen). Aangezien bij de populatie ook beschermende dieren zitten, gaat RWS natuurwetten overtreden.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p> <p>Uit het geluidsonderzoek blijkt dat er geen sprake is van significante effecten door extra geluidsbelasting van gebieden met natuurwaarden. Waar licht een probleem kan vormen worden in het TB maatregelen getroffen om dit effect te voorkomen.</p>
47	19	Indiener vindt dat RWS ervoor kiest om verkeersstromen van regionale hoofdverbinding aan extra energie spanningen te onderwerpen met viaducten. Dit is in strijd met het klimaatbeleid van het huidige kabinet: het terugdringen van het broeikas effect.	Indien sprake zou zijn van extra uitstoot ten gevolge van de extra hoogtemeters (verkeer gaat immers ook weer omlaag en dan wordt juist minder brandstof verbruikt) wordt dit ruimschoots gecompenseerd door een vermindering van het brandstofverbruik ten gevolge van de betere doorstroming.
47	20	<p>Indiener maakt zich zorgen over de toename van fijn stoffen door verkeersinspanningen tegen het viaduct op. Onder andere in verband met een zware vorm van COPD van de partner van indiener.</p> <p>Er zijn genoeg epidemiologische studies waaruit blijkt wat voor schade fijn stoffen en ook geluid aan de gezondheid teweeg brengt. Deze studies zijn op internet voldoende voor handen, maar een kosten analyse ontbreekt op deze effecten.</p>	<p>De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Met het voldoen aan deze normen worden gezondheidseffecten in belangrijke mate beperkt en voldoet het project aan de luchtkwaliteitseisen volgens uit de Wet milieubeheer.</p> <p>Het klopt dat er geen kostenanalyse is gemaakt op de gezondheidseffecten. Wel is dit meegenomen in de (wettelijke) toetsing in het MER in de onderwerpen lucht en geluid.</p> <p>Voor verdere uitleg over geluid(maatregelen) en luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 3 'Woon en Leefklimaat' van deze Nota van Antwoord.</p>

47	21	De doelstelling (van rw N35 van af Almelo tot aan Zwolle door de minister) was om van 1986 tot 2010 een groei van het openbare vervoer van 50 tot 100 % te realiseren, met een maximale groei van 35 % voor autoverkeer. Wat zijn nu de effecten van die verbetering van het openbaar vervoer geweest?	De doelstelling van het project N35 Nijverdal - Wierden is om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren. Met behulp van het verkeersmodel van Rijkswaterstaat zijn deze effecten ten aanzien van het autoverkeer in beeld gebracht. Openbaar vervoer maakt ook onderdeel uit van dit verkeersmodel. In de model is het openbaar vervoer netwerk opgenomen en wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van het netwerk en daarnaast ook de tarieven. Dit conform het beleid en de meest recente inzichten. In dit project zijn geen specifieke maatregelen ten aanzien van het openbaar vervoer genomen.
47	22	Als belastingbetaler ergert indiener zich aan het onzorgvuldig handelen met gemeenschappelijk geld. (voorbeeld: RWS heeft al jaren een chronisch gebrek aan financiën, dat is een logische ontwikkeling met de werkwijze die men hanteert, eerst dure kruisingen bouwen, en dan als de wegenverf net droog is, de plannen van slopen presenteren (Combitracé gereed eind 2014, verkenning gestart 2011, voorkeursalternatieven maart 2015)).	Bij de aanleg van het Combiplan is rekening gehouden met de inzichten die er destijds waren met betrekking tot de aanleg van de N35 tussen Nijverdal en Wierden; daarbij werd er toen van uitgegaan dat de kruispunten van de N35 met de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester Boersingel gelijkvloers zouden worden uitgevoerd. In een later stadium hebben de regionale partijen extra budget beschikbaar gesteld om op deze punten ongelijkvloerse oplossing te kunnen realiseren.
47	23	Het overhoop halen en verstoren van ons leefgebied met overlast van lawaai, stof en ongemak, voor de tweede keer binnen een te korte termijn, is voor indiener een veel grotere ergernis. Indiener heeft hier de volgende vragen over: Welke uitwerking brengt dit op onze gezondheid? Gaat RWS geluidschermen plaatsen om de lawaai overlast van aanleg terug te dringen? Welke beschermde maatregelen worden in de aanleg genomen op basis van de milieu wet?	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
47	24	Indiener stelt dat de Twente / Salland tunnel nu niet geschikt is voor 4 Baans ombouw. Waarmee een goede doorstroming van * het verkeer ook niet mogelijk is (van 4 naar 2 banen) De verkeersproblematiek van Wierden, worden met de huidige plannen verlegd naar de bebouwde kom van Nijverdal.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.3 de afwegingen rond de overige alternatieven zijn toegelicht.
47	25	Indiener stelt voor om het wegvak van af Wierden tot aan 500 meter voorbij de Boersingel 4 Baans uitvoering en dan naar Regge 2 Baans uitvoering, om de file met kopstart ongevallen binnen de bebouwing te voorkomen. Dit met de volgende redenering: - Omléidingen door ongevallen hoeven dan niet door Nijverdal geleid te worden (door een stukje noodweg met slagbomen aan te leggen aan het einde van de 4 banen tussen de Wierdensestraat en de Rijksweg) waardoor het risico op ongevallen tijdens omléidingen in Nijverdal worden verminderd. De omléidingen vinden dan plaats op het	

		<p>industriegebied.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dit voorstel geeft ook een behoorlijk besparing op het budget, en geeft ook nog de opening om de afslag Nijverdal Oost vanuit Zwolle te behouden, met bijbehorende gunstige effecten (betere doorstroming kruising de Boersingel, minder km verkeer is gunstig voor klimaat, geluid en luchtkwaliteit). - Met de dan ontstaande flessenhalsconstructie achter het viaduct De Boersingel, is het voor de verkeersveiligheid van belang om de N35 op het maaiveld te houden, met de ontsluitingen over de N35 heen. - Indien de op- en afritten tegen de spoorwal komen, is de gevaarzetting van de spoorwal makkelijk te voorkomen door contra ophoging aan noordzijde van de spoorwal. - Het viaduct kan dan kleiner worden, geen 4 maar 2 Baans. 	
47	26	<p>Met de te verwachten 25 % verkeersafname op wegvak tussen De Boersingel en Baron van Sternbachlaan, en verkeersafname door natuurverloop van verrijzing, (Regionale bevolkingsgroei 2017:0,1 %) lijkt het indiener niet te rechtvaardigen dat dit wegvak 2 maal 2 Baans uitgevoerd word. De financiën kunnen volgens indiener beter ingezet worden voor goede geluidwerende voorzieningen voor mens en dieren.</p>	<p>Om de doorstroming op de N35 tussen Nijverdal en Wierden te verbeteren wordt de weg aangelegd als autoweg met 2x2 rijstroken. Dit sluit aan bij de ambitie van de regionale overheden, die het project medefinancieren. De begrenzing van het project en keuze voor het afsluiten van de aansluiting met de Baron van Sternbachlaan volgen uit de keuze voor het voorkeursalternatief. Het betreft de vaststelling voorkeursalternatief door de Minister na overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente en gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holten. De keuze is gemaakt op basis van het Verkenningsrapport N35. Hierin zijn de verkeersafwikkeling en de (verschillen in) kosten van de gelijkvloers en ongelijkvloerse kruisingen opgenomen maar ook aanvullende effecten op natuur, landschap, ruimtebeslag, geluid en water. Verkeersdoorstroming is onderdeel van verkenning maar is niet het enige aspect dat is beoordeeld.</p>
47	27	<p>Gezien het totale budget, zijn de effecten op het terugdringen van geluidbelasting op zwaar belaste woningen volgens indiener schaamteloos laag te noemen. Bijlage 4 milieueffectrapportage, pagina 50 tabel ernstig belaste woningen van 345 naar 341 =1% vermindering. Met in de Kruidenwijk zuid nog te bouwen woningen, zijn de resultaten wellicht nog bedroevender.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
47	28	<p>Indiener is van mening dat het viaduct in ontwerp op de kruising N35 en de Baron van Sternbachlaan, te hoog en te veel negatieve gevolgen heeft voor de omgeving en persoonlijke omgeving. Door het stuwings-effect van 4 baans naar 2 baans, in combinatie met zichtbeperkingen door ophoging, is er een gevaar voor de verkeersveiligheid gecreëerd.</p>	<p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.</p>
47	29	<p>Indiener wijst dit viaductontwerp dan ook naar de prullenbak. Als RWS dit</p>	<p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van</p>

		plan doorzet zal indiener zich daar tegen verzetten, met bijbehorende schadeclaims.	de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht. Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade',
47	30	Indiener vordert RWS om de kruising N35 / Baron van Sternbachlaan verdiept aan te leggen met als uitgangspunt dat de verhoging van de rijksweg maximaal 1 meter boven de hoogte van de huidige rijksweg mag bedragen, met optimale geluidsweringen van 4 meter hoog aan noord en zuid zijde van N35, van Regge tot aan het Wierdenseveld. Met de toename van verkeer op het gedeelte van de Wierdensestraat waar dit plaatsvindt, ook voldoende geluid beperkende maatregelen toepassen.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
47	31	Als onderdeel van indieners zienswijze verwijst indiener, naast het bovenstaande, naar de argumenten uit de zienswijze van werkgroep BVSL, voor zover deze niet in strijd is op bovenstaande inhoud.	
47	32	Het overhoop halen en verstoren van ons leefgebied met overlast van lawaai, stof en ongemak, voor de tweede keer binnen een te korte termijn, is voor indiener een veel grotere ergernis. Indiener heeft hier de volgende vraag over: Hoe denkt RWS dit te compenseren?	Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35. Dat komt om dat belangen soms tegenstrijdig zijn en ook wettelijke en financiële kaders een rol spelen bij de uiteindelijke besluitvorming. In hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
47	33	Indiener vindt dat RWS de bestaande privacy totaal aan zijn laars lapt en indiener doelbewust uit overleg houdt. Dit is in strijd met indieners recht op privéleven dat beschermd wordt door artikel 8 EVRM.	Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35. Dat komt om dat belangen soms tegenstrijdig zijn en ook wettelijke en financiële kaders een rol spelen bij de uiteindelijke besluitvorming.
48	1	Indiener is verontrust over het OTB en MER. Deze verontrusting is alleen maar groter geworden door de brief van RWS d.d. 30 november 2017 (RWS-2017/45931).	Het OTB/MER bevat veel informatie over de toekomstige situatie als gevolg van de aanleg van de nieuwe N35. Omdat de situatie voor de indiener daarbij wijzigt op het gebied van geluid is hierover een afzonderlijke brief verstuurd. De brief is bedoeld om indiener nader te informeren. Rijkswaterstaat betreurt dat dit tot verontrusting heeft geleid.
48	2	Volgens indiener zal wanneer de bedrijventerreinen bij Almelo en Nijverdal volledig gaan draaien er nog meer verkeersdruk komen.	Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 een nadere toelichting wordt gegeven over de verkeerstoeiname.
48	3	Indiener geeft aan dat hij in een gebied woont met minder woningen, waarbij er met betrekking tot maatregelen ter	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid

		bestrijding van geluidshinder een onderscheid wordt gemaakt bij woningdichtheid (aantal huizen en bewoners). Indiener geeft aan dat er een economisch principe van toepassing is (kosten/baten afweging; niet financieel doelmatig!).	nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2 en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
48	4	<p>Indiener geeft aan in het buitengebied te wonen, een bewuste keuze vanwege de rust.</p> <p>Indiener stelt dat de geluidsbelasting bij de woning bij huidig GGP van 45 db omhoog gaat naar 53 db, ondanks de maatregel van geluidsreducerend asfalt. Daarnaast stelt de indiener dat de Toets/streefwaarde GGP is opgehoogd naar 50 dB (normaliter ca. 48,5 db) voor een autoweg. Indiener geeft aan dat dit kan volgens de wet, maar dat het toch vreemd is dat daar van afgeweken kan worden (naar boven). Het voelt voor indiener als willekeur.</p>	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
48	5	<p>Uitgaande van de 50 dB wordt de norm met 3 dB overschreden. Uitgaande van het huidige woongenot wordt het aantal decibels overschreden met 8 dB.</p> <p>Indiener uit de zorg, omdat de GGP een gemiddelde is over de 24 uur per dag, dus dat er tenminste 2x per dag gedurende de ochtend- en avondspits substantieel meer lawaai zal komen. Zeker bij een zuidwestenwind zal dit het geval zijn. Indiener stelt in de huidige situatie al veel hinder van de tweebaansweg te ervaren.</p>	
48	6	<p>Indiener geeft aan dat bij berekeningen (geen metingen) alles gebaseerd is op prognoses en aannames. Het gemiddelde kan volgens indiener veel slechter uitpakken, zeker als de aanzuigende werking ook nog eens sterker is dan ingeschat.</p> <p>De geluidsbelasting op de woning is een jaargemiddelde waarde van het geluidsniveau over het hele etmaal, waarbij de avond- en nachtperiode extra zwaar meetellen. Rijkswaterstaat heeft (d.d. 28-12-2017) per mail benadrukt dat de belasting dus niet hetzelfde is als een meting met de geluidsmeting.</p> <p>Indiener uit de zorg dat de geluidbelasting in de praktijk veel erger kan zijn.</p>	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
48	7	Indiener behoudt zich het recht voor wederom om aanvullende maatregelen te verzoeken, indien dit blijkt dat de praktijk erger is dan de berekeningen (Rijkswaterstaat heeft aangegeven de geluidbelasting te monitoren, zie ook artikel 14 lid 1 jo. Lid 2c van het ontwerp tracébesluit).	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.

48	8	<p>Indiener geeft aan dat de geluidstoename niet gezondheidsbevorderlijk is, evenals een negatieve invloed op het woongenot. Mede omdat deskundigen indiener hebben verteld dat de geluidbelasting op het oor een veelvoud is van de geproduceerde hoeveelheid meerdere decibels (verhoging met bijvoorbeeld 3 dB levert een 2x zoveel geluid op het oor en bij verhoging met 6 dB, 4x zoveel geluid op het oor). Dus bij 8 dB.....</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
48	9	<p>Qua gezondheid vindt indiener ook de toename van de luchtvervuiling een niet te onderschatten factor.</p>	<p>De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Met het voldoen aan deze normen worden gezondheidseffecten in belangrijke mate beperkt en voldoet het project aan de luchtkwaliteitseisen volgens de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor verdere uitleg over geluid(maatregelen) en luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 3 'Woon en Leefklimaat' van deze Nota van Antwoord.</p>
48	10	<p>Om de overlast te beperken wordt voor het hele tracé geluidsreducerend asfalt gelegd. Voor het buitengebied is dat het enige. In eerdere fase van inspraak, (13 december 2017) werd aan enkele buurtbewoners van de Schietbaanweg al gezegd dat degenen die daar wonen en op de Meijerinksberg gewoon pech hebben.</p> <p>Indiener vindt deze laatste conclusie van Rijkswaterstaat volstrekt onaanvaardbaar en tekent hiertegen protest aan. Indiener vraagt zich af hoe het kan dat het hier echt alleen gaat financiële doelmatigheid en domme pech?</p> <p>Geluidtoename buitengebied staat ook in: In het MER rapport van 2-11-2017 wordt op pagina 5, en 50/51 en in het akoestisch onderzoek, "deelrapport specifiek" op pagina 33.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2 en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
48	11	<p>Indiener geeft aan dat in mailverkeer van Rijkswaterstaat aan een van de bureaus (gedateerd 31 mei 2017) wordt gesteld door Rijkswaterstaat dat ook de overheid gehouden is aan de wet (in dit geval Wet geluidhinder) en dat normen niet overschreden worden en als dat het geval is, er maatregelen genomen zullen worden ter vermindering van de hinder.</p> <p>In die mail wordt niet gesproken over financiële doelmatigheid als toets.</p>	<p>De betreffende e-mail geeft informatie op hoofdlijnen t.a.v. geluid in relatie tot de N35 Nijverdal - Wierden. In de e-mail wordt ook verwezen naar twee websites voor meer informatie. Hier is nadere uitleg opgenomen over onder meer de systematiek en de doelmatigheidsafweging. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
48	12	<p>Indiener vraagt zich af waarom er geen geluidschermen worden geplaatst aan de Noordzijde. Dit gebeurt namelijk wel aan de Zuidzijde van de N 35 ter hoogte van Meijerinksberg (en Schietbaanweg)</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2 en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de</p>

		<p>voor enkele woningen.</p> <p>Indiener verzoekt om het plaatsen van geluidsschermen aan de Noordzijde met een adequate lengte om geluidsoverlast te verminderen.</p>	geluidbelasting en de maatregelen.
48	13	Indiener vraagt zich af waarom het plaatsen van schermen aan de Zuidzijde van de N 35 ter hoogte van Meijerinksberg (en Schietbaanweg) voor enkele woningen wel financieel doelmatig is.	
48	14	Daarnaast maakt indiener zich zorgen over de geluidweerkaatsing van deze geluidsschermen aan de zuidzijde van de N35 naar het woongebied van de indiener.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
48	15	Indiener stelt dat het besluit voor het tracé en het bijbehorende budget valt onder de Crisis en Herstelwet van 2010. Nu het economisch beter gaat, is er wellicht aanvullende financiering mogelijk. Indiener vraagt zich af of er elders binnen het project bezuinigingen te behalen zijn op de budgetkosten van € 121,5 miljoen, dan wel aanvaardbaar te overschrijden (zoals dat vaker gebeurt bij projecten van deze omvang).	Het doel van de Crisis- en herstelwet is een versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis alsmede met dat doel diverse wettelijke bepalingen te wijzigen. De wijziging van de wettelijke bepalingen was erop gericht de besluitvorming te versnellen en heeft geen gevolgen voor beschikbare budgetten. Het uitvoeren van bovenwettelijke maatregelen wordt in het algemeen niet gedaan, vanwege het gelijkheidsbeginsel. Slechts in specifieke omstandigheden kan in afwijking van de bestaande regel afgeweken worden als dit leidt tot een onaanvaardbare oplossing. Daarin heeft de Crisis- en herstelwet geen verandering gebracht.
48	16	<p>Indiener vraagt zich af waarom de weg niet "verlaagd" kan worden aangelegd zodat de spoorlijn een soort geluidsscherm kan zijn.</p> <p>De aangrenzende kruisende wegen kunnen er toch ook overheen worden gelegd in plaats van er onder door?</p> <p>Indiener had in in het verleden ook begrepen te hebben dat dat de bedoeling was.</p>	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.3 de afwegingen rond de overige alternatieven zijn toegelicht.
48	17	Indiener stelt om in het kader van geluidsvermindering de snelheid op de weg niet te verhogen naar 100 km/pu. Dit, omdat ook op een autoweg maximaal 80 km/pu gereden kan worden door dat met borden aan te geven.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
48	18	<p>Indiener gaat er vanuit dat de Erve Meijerinksweg waarschijnlijk nog meer een sluiproute zal gaan worden, zodat ook daar een toename van verkeer te verwachten is.</p> <p>In de huidige situatie vindt indiener deze wel al soms een racebaan.</p>	Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 een nadere toelichting wordt gegeven over de verkeerstoeiname.
48	19	Indiener stelt dat als het (toekomstige) woongenot in totaliteit wordt beoordeeld, deze achteruit zal gaan.	De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Met het voldoen aan deze normen worden gezondheidseffecten in belangrijke mate beperkt en voldoet het

			<p>project aan de luchtkwaliteitseisen volgend uit de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor verdere uitleg over geluid(maatregelen) en luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 3 'Woon en Leefklimaat' van deze Nota van Antwoord.</p>
48	20	<p>Zonder afdoende maatregelen zullen naast een vermindering van het woongenot ook nadelige financiële effecten optreden, zoals waardevermindering van het huis. Indiener behoudt zich het recht voor om hiervoor nadeelcompensatie te eisen als het besluit onherroepelijk is geworden.</p>	<p>Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.</p>
48	21	<p>Indiener is van mening in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur geraakt te worden (o.a. zorgvuldigheid, vertrouwen en geen misbruik van macht, ondanks dat er soms een wettelijke basis is).</p> <p>Indiener mag van goede bestuurders verwachten dat zij niet alleen in proces en procedure zorgvuldig bent, maar ook op de inhoud en de gevolgen voor de bewoners.</p>	<p>Bij het nemen van een Tracébesluit dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich te houden aan de wettelijke regelingen die daarop van toepassing zijn. Het gaat daarbij o.a. om de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt, zoals voor elk besluit de Algemene wet bestuursrecht, waarin o.a. algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn opgenomen. Als het noodzakelijk is om te voldoen aan wettelijke normen, is de minister gehouden de daartoe benodigde maatregelen te nemen. Indien vanuit de omgeving wensen leven om meer te doen dan wettelijk noodzakelijk is, zal dit op basis van de lokale omstandigheden moeten worden gemotiveerd. Als dit niet mogelijk is kan vanuit het gelijkheidsbeginsel niet aan de wens tegemoet gekomen kunnen worden, omdat dan ook elders hierop een beroep gedaan kan worden (precedentwerking).</p>
48	22	<p>Indien na het ontwerp tracébesluit een definitief besluit is genomen waarbij zaken veranderd zijn na indiening van zienswijzen (of niet) en die leiden tot indieners onbegrip, zal indiener overwegen bij de Raad van State een procedure op te starten.</p>	<p>Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.</p>
48	23	<p>Samenvattend, wil indiener dat er geluidschermen geplaatst worden aan de Noordzijde van de N 35 ter hoogte van de Meijerinksberg/Schietbaanweg met een adequate lengte. Het liefst in combinatie met verlaagd aanleggen N 35 zodat de dan verhoogde spoorlijn een geluidswal is. En een maximale snelheid 80 km/pu (en daar op toezien).</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.</p>
48	24	<p>Daarnaast wil indiener graag dat bewoners pro actief door Rijkswaterstaat op de hoogte worden gebracht van de effecten van de nieuwe N35 na elke monitoring, opdat er indien nodig, aangedrongen kan worden op aanvullende maatregelen om verdere hinder te voorkomen. Nadeelcompensatie zal worden aangevraagd indien onvoldoende maatregelen worden genomen.</p>	<p>Elk jaar verschijnt het nalevingsverslag op de website van Rijkswaterstaat. Het nalevingsverslag over het voorgaande jaar verschijnt aan het eind van het jaar of aan het begin van het nieuwe jaar. Het verslag kan worden geraadpleegd op de website van Rijkswaterstaat over geluid https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx. Rijkswaterstaat communiceert het verschijnen van het nalevingsverslag niet pro actief met de omgeving. Het is aan de indiener zelf om de</p>

			website van Rijkswaterstaat in de gaten te houden en de resultaten uit het nalevingsverslag te raadplegen waarin de effecten van de nieuwe weg worden opgenomen. Het eerste verslag wordt gemaakt betreft het eerste volledige jaar na openstelling van de weg. De verwachting is dat de weg in 2022 wordt opengesteld. Het jaar waarover de eerste keer wordt nageleefd is het jaar 2023. Het verslag hierover zal eind 2024 of begin 2025 verschijnen. Bij vragen hierover kan contact worden opgenomen met Rijkswaterstaat.
49	1	Indiener verwijst naar zienswijze 30.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.
50	1	Het bezwaar van indiener tegen het voornemen voor een weg met 2x2 rijstroken zoals aangegeven in het ontwerp van de N35 is dat indiener nog meer in de ellende komt dan dat indiener nu al in zit.	Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35. Dat komt om dat belangen soms tegenstrijdig zijn en ook wettelijke en financiële kaders een rol spelen bij de uiteindelijke besluitvorming.
50	2	Indiener geeft aan dat RWS ook het lef moet hebben om bewoners, die in een veel lager gedeelte komen te wonen ten opzichte van de weg op hoogteniveau, op een fatsoenlijke manier te helpen.	Bij het nemen van een tracébesluit dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich te houden aan de wettelijke regelingen die daarop van toepassing zijn. Het gaat daarbij o.a. om de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt, zoals voor elk besluit de Algemene wet bestuursrecht, waarin o.a. algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn opgenomen. Als het noodzakelijk is om te voldoen aan wettelijke normen, is de minister gehouden de daartoe benodigde maatregelen te nemen. Indien vanuit de omgeving wensen leven om meer te doen dan wettelijk noodzakelijk is, zal dit op basis van de lokale omstandigheden moeten worden gemotiveerd. Als dit niet mogelijk is kan vanuit het gelijkheidsbeginsel niet aan de wens tegemoet gekomen kunnen worden, omdat dan ook elders hierop een beroep gedaan kan worden (precedentwerking).
50	3	Volgens indiener betekent een verdubbeling van de rijstroken meer asfalt en daardoor een kleinere strook groen (die al te klein is) om al het regenwater op een natuurlijke manier af te laten vloeien zodat indiener er geen last van krijgt. Indiener geeft aan dat hij momenteel al kampt met overlast in de achtertuin en soms in de schuren.	Ten behoeve van het afvoeren van hemelwater van de weg worden molgoten toegepast aan dit wegvak. Hiermee wordt het afvloeiende hemelwater opgevangen en naar een wadi geleid.
50	4	Indiener eist dat hij een recent en fatsoenlijk rapport (zonder aannames of iets dergelijks) krijgt wat betreft het geluidsoverlast en de fijnstof die een weg met 2x2 rijstroken met zich meebrengt. Hiermee kan indiener het rapport door een deskundig bureau of	De akoestische onderzoeken voor het (O)TB/MER en het onderliggend wegennet zijn uitgevoerd conform de geldende en van toepassing zijnde wet- en regelgeving en bevatten de meest actuele inzichten. Deze rapporten en geluidmodellen zijn openbaar en zijn ook toegankelijk voor de indiener. In de

		via de rechtbank laten toetsen. De beleving van indiener op dit moment is dat hij met mooi weer niet met goed fatsoen achter het huis kan zitten in verband met het lawaai van de weg.	<p>rapportage bij het akoestisch onderzoek staat vermeld hoe de indiener het geluidmodel kan inzien.</p> <p>Ondanks dat aan de wettelijke kaders wordt voldaan, doet dit niet af aan de beleving van indiener.</p> <p>Via de webviewer https://www.n35nw.nl zijn geluideffecten en -maatregelen nader inzichtelijk gemaakt.</p>
50	5	Indiener geeft aan dat zijn huis niet is gebouwd voor een weg aan zowel de voorkant als de achterkant. Volgens indiener zit hij straks tussen twee hele drukke wegen in en benadrukt dat de weg aan de voorkant niet afgeschoven moet als een zorg voor de gemeente (het één is het gevolg van de ander). Het woongenot van indiener is volgens indiener nu al naar de knoppen en dat wordt alleen erger.	Het aanpassen van de N35 tussen Wierden en Nijverdal is nodig om de problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid en de doorstroming aan te pakken. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35.
50	6	Indiener geeft aan dat men weet dat het naïef is om te denken dat RWS in dit geval iets doet voor de gewone man zoals indiener en indiener denkt dat de enige zorg die RWS hierin heeft ze een rotzorg zal zijn.	Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35.
51	1	zie zienswijze 48.	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 48. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 48.
51	2	Indiener heeft met grote verontrusting het ontwerp Tracébesluit en het milieueffectrapport gelezen betreffende de aanleg /verbreding en verlegging van het wegtracé Wierden – Nijverdal v.v. (N 35).	Het is vervelend te vernemen dat indiener is verontrust van hetgeen in het OTB/MER is aangegeven.
51	3	Indiener is zeer verwonderd en verontrust dat het direct naast de N35 ongeveer t.h.v. km 41100 tot km 40200 gelegen natuurgebied 't Steenbroake waarin, zoals is aangegeven in het OTB/MER N35 o.a. een vliegroute en foerageergebied van diverse soorten vleermuizen zijn aangetroffen, nauwelijks aandacht krijgt.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
51	4	Het bevreemdt indiener zeer dat de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a waarvan de gevelbelasting van de woning in het OTB/MER N35 wordt aangemerkt als overschrijding Lden GPP niet zijn aangemerkt als knelpunt (pag. 310 van c. Akoestisch onderzoek).	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en hoe hier met weersomstandigheden rekening is gehouden. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
		Indiener is van mening dat bij de veel voorkomende zuidwestenwind deze woningen eveneens aanmerkelijke geluidoverlast ondervinden en boven de norm van 50 dB uit komen. Indiener wijst hierbij op de metingen en berekeningen waarin de wind nog niet is meegenomen, zie pag. 134 en 214	

		van c. Akoestisch onderzoek. Hier gaat het in deze berekeningen om grensgevallen: resp. 49 en 50 dB.	
51	5	<p>Indiener geeft aan in het buitengebied te wonen, een bewuste keuze vanwege de rust en het mooie vrije uitzicht. Indiener stelt dat, gebaseerd op prognoses betreffende toename verkeersintensiteit, de geluidbelasting bij de woning omhoog gaat ondanks de maatregel van geluidsreducerend asfalt. Daarnaast stelt de indiener dat de toets/streefwaarde GGP is opgehoogd naar 50 dB (normaliter ca. 48,5 db) voor een autoweg. Indiener geeft aan dat dit kan volgens de wet, maar dat het toch vreemd is dat daar van afgeweken kan worden (naar boven). Het voelt voor indiener als willekeur.</p>	
51	6	<p>In 2017 was er gedurende 10 maanden sprake van zuidwestenwind, gemeten door weerstation Twente over 2017 en aangegeven in een windroos waarin duidelijk zichtbaar is dat het geluid geproduceerd door het wegennet volledig de kant van indiener wordt opgestuwd. De geluidbelasting zal volgens indiener daardoor zeker nog hoger zijn. Volgens indiener zijn in de berekeningen de hoeveelheid wind en de richting hiervan vreemd genoeg niet meegenomen.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en hoe hier met weersomstandigheden rekening is gehouden.</p>
51	7	<p>Indiener geeft aan dat bij berekeningen (geen metingen) alles gebaseerd is op prognoses en aannames. Het gemiddelde kan volgens indiener veel slechter uitpakken, zeker als de aanzuigende werking ook nog eens sterker is dan ingeschat en als het waait.</p> <p>De geluidsbelasting op de woning is een Jaargemiddelde waarde van het geluidsniveau over het hele etmaal, waarbij de avond- en nachtperiode extra zwaar meetellen. Rijkswaterstaat heeft (d.d. 28-12-2017) per mail benadrukt dat de belasting dus niet hetzelfde is als een meting met de geluidsmeting.</p> <p>Indiener uit de zorg dat de geluidbelasting in de praktijk veel erger kan zijn.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.</p>
51	8	<p>Voor de Wierdenaren is het natuurgebied 't Steenbroake belangrijk en dichtbij. De toename van verkeerslawaai is volgens indiener ook daar ingrijpend. Omdat daar de afstand tot de N35 nog veel kleiner is zal volgens indiener daar de geluidsbelasting voor o.a. vleermuizen nog vele malen hoger zijn, ondanks de geplande strook boscompensatie t.b.v. de vliegrouete. Indiener heeft geen metingen kunnen vinden over de</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p>

		<p>geluidsbelasting in dit gebied noch dat men 't Steenbroake aanmerkt als gebied waar men rekening mee houdt.</p> <p>Om u te informeren: 't Steenbroake is een natuurgebied van oorspronkelijk 18.5 ha dat in de jaren 90 door Cogas is aangelegd omdat in waterwingebied geen landbouwactiviteiten meer konden plaatsvinden. Hierin is ook een wal geconstrueert met een vleermuiskelder, evenals een vijver met als doel dat vleermuizen hierover kunnen foerageren. De gegevens in de OTB/MER tonen ook duidelijk aan dat deze natuurontwikkeling succes heeft gehad. Diverse soorten vleermuizen zijn bij ieder bezoek aangetroffen, zowel foeragerend als op vliegroutes. Vitens organiseerde de afgelopen jaren rondleidingen waarbij m.n. aandacht werd besteed aan de vleermuizen. Er schijnt ook een dassenburcht te zijn. Voor Wierden is dit een belangrijk stukje natuur dat behouden moet blijven.</p> <p>Als bijlage stuurt indiener de folder die destijds door Cogas werd verspreid. Hoewel niet aangemerkt als officieel natuurgebied wil indiener toch uitdrukkelijk de aandacht vestigen op 't Steenbroake.</p>
51	10	<p>In de Habitatrichtlijn (art.3.5 e.v. lid 2) is opgenomen dat het verboden is dieren als bedoeld in lid 1 opzettelijk te verstoren.</p> <p>In Bijlage 11 pag. 31 t/m 39 van het OTB N35 wordt in het Deelrapport Natuur duidelijke achtergrond informatie gegeven over de in 't Steenbroake aanwezige dieren, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op pag. 36 wordt aangegeven dat foerageergebied 9 ('t Steenbroake) een belangrijk foerageergebied is voor de Dwergvleermuis, de Laatvlieger en de Watervleermuis. Het ligt echter buiten het plangebied. - Op pag. 39 wordt aangegeven dat de vliegroute van de Laatvlieger en de Watervleermuis in het plangebied ligt. - Op pag. 62 van III Toelichting OTB N35 worden onder '6.5 Maatregelen wel 2 andere locaties genoemd: t.h.v. het ecoduct en t.h.v. km 41000. Men heeft het in tabel 6.6 o.a. over aanleg van afscherpende voorzieningen licht aldaar. De locatie 't Steenbroake t.h.v. km 41100 tot km 40200 ontbreekt echter.
51	11	<p>Indiener maakt zich zorgen over de geluidweerkaatsing van de schermen aan de zuidzijde van de N35 naar het woongebied en naar 't Steenbroake. Alleen al vanwege de daar aanwezig vleermuizen moet er volgens indiener iets gebeuren. Dat resulteert volgens</p>

		indiener ook in meer rust in het natuurgebied, er leeft daar meer dan alleen vleermuizen.	
51	12	Om geluidsoverlast voor de bewoners van de Schietbaanweg, Meijerinksberg en 1e Meijerinkshoekweg, erve Meijerinksweg en in 't Steenbroake te verminderen verzoekt indiener om geluidschermen aan de Noordzijde van de N35 en langs de toerit richting Nijverdal te plaatsen met een adequate lengte.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
51	13	Samenvattend verzoekt indiener geluidschermen te plaatsen aan de Noordzijde van de N 35 ter hoogte van de Meijerinksberg/Schietbaanweg/Erve Meijerinksweg met een adequate lengte, geluidschermen te plaatsen langs de toerit richting Nijverdal, verzoek maximale snelheid N35 aan te passen naar 80 km/pu (en daar op toezien).	
51	14	Verder verzoekt indiener: - akoestische berekeningen te doen verrichten ten behoeve van 't Steenbroake en de uitkomsten hiervan te laten meewegen in het besluit. - beperkende maatregelen nemen wat betreft het licht ten behoeve van de natuur (vleermuizen) in 't Steenbroake.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
51	15	Indiener verzoekt vervolgens: -de woningen Meijerinkshoekweg 1 en 1a op te nemen in de lijst als knelpunt (resterend) c. Akoestisch onderzoek pag. 310 en eveneens in de kaarten pag. 310, 312, 314 en 316 aan te merken. - de adressen Meijerinkshoekweg 1 en 1a te informeren middels de OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a.
52	1	Indiener heeft het OTB/MER de N35, tracé Wierden-Nijverdal gelezen en is bijzonder geschrokken van hetgeen hierin is aangegeven.	Het is vervelend te vernemen dat indiener is geschrokken van hetgeen in het OTB/MER is aangegeven.
52	2	De reden voor indiener om de zienswijze in te zenden is dat er voor het tracé ter hoogte van de Schietbaanweg/Meijerinksberg, nauwelijks iets gepland is om de geluidsoverlast te beperken.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidsbelasting en de maatregelen.
52	3	Bovendien leiden volgens indiener de huidige maatregelen tot het noordwaarts sturen van een grotere hoeveelheid dB's, daarbij nog versterkt door de veelal uit zuidwestelijke richting waaierende wind.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de hoogte van de geluidbelasting.
52	4	Indiener stelt dat de geluidsoverlast ernstig zal toenemen doordat de weg wordt verdubbeld, hetgeen tot een toename van de verkeersintensiteit zal leiden, immers de weg wordt aantrekkelijker.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.

52	5	De toegestane snelheid wordt verhoogd naar 100 km/uur, hetgeen de geluidsproductie vanuit de bron zal doen toenemen volgens indiener.	Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 wordt ingegaan op de toename van verkeer.
52	6	De weg wordt in noordelijke richting geschoven. Volgens indiener is dit besluit genomen als gevolg van de gezamenlijke protesten van de bewoners aan zuidzijde. De bewoners van de noordzijde hebben hier, aldus indiener, geen bezwaar tegen ingediend omdat ze er van uit gingen dat dit in de overdracht van het geluid gecompenseerd zou worden.	Deze veronderstelling is onjuist. Naast kosten en milieueffecten is een breder gedragen draagvlak van omwonenden en belangenverenigingen een belangrijke overweging geweest om voor de noordvariant te kiezen. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
52	7	Volgens indiener wordt het mogelijke voordeel ingevolge het in noordelijke richting schuiven van de weg, waardoor de huidige verhoogd liggende spoorlijn als geluidswering zou functioneren, teniet gedaan door het verhoogd aanleggen van de weg tot op niveau van de spoorlijn.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. en 3.1.2. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de hoogte van de geluidbelasting.
52	8	Aan de zuidzijde ligt een gebied waarin een zeer beperkt aantal woningen ligt. Hier wordt in tegenstelling tot de noordzijde, wel een geluidscherm tot aan de Vossenbosweg geplaatst. Door dit geluidscherm zal volgens indiener het geluid richting de noordzijde reflecteren, hoe absorberend dit scherm ook is.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Voor het wel of niet financieel doelmatig zijn van maatregelen speelt niet alleen het aantal woningen een rol, met name ook de geluidbelasting die op de woningen wordt berekend is hierbij van belang. De geluidbelasting in de projectsituatie is ondanks de toename te gering om voldoende budget aan reductiepunten te genereren voor een akoestisch zinvolle maatregel. Aan de zuidzijde liggen de woningen korter op de weg waardoor een hogere geluidbelasting optreedt. Hierdoor genereert deze groep woningen een groter budget aan reductiepunten. Daarbij is de akoestisch zinvolle maatregelengte voor de woningen aan de zuidzijde naar verhouding korter vanwege de minder grote afstand tot de weg. Hierdoor is het voor deze woningen wel financieel doelmatig om een overdrachtsmaatregel te treffen.
52	9	Volgens indiener zal het effect van het toegezegde geluidstille asfalt zeer beperkt zijn. Het gevolg is dat aan de noordzijde er woningen zullen zijn die met een hogere geluidsbelasting te maken krijgen dan de toegestane norm. Daarnaast krijgt een groot aantal woningen er zeker 6 dB aan gevelbelasting bij, veelal resulterend in waarden die deze toegestane norm nagenoeg benaderen. Indiener verwacht dat deze norm met enige regelmaat overschreden zal worden (o.a. vanwege de relatief hoge frequentie motorenverkeer in deze regio), ook al blijkt dit niet direct uit huidige berekeningen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. Hoewel het geluid van motoren bijzonder hinderlijk kan zijn, dragen zij gezien het beperkte aandeel in de totale verkeersomvang niet significant bij aan de geluidbelasting vanwege de N35. Daarom zijn motoren niet afzonderlijk meegenomen in het akoestisch onderzoek.

52	10	<p>Indiener stelt dat als er verder geen maatregelen worden getroffen die de bronbelasting dan wel de mate van geluidsoverdracht zullen doen verminderen, dit het woongenot van de gedupeerden (die juist in dit gebied zijn gaan wonen voor de rust) aanzienlijk zal verlagen en zeker een negatieve invloed zal hebben op de waarde van de woningen. Het gaat indiener niet om een compensatie hiervan, al wil indiener wel opmerken dat een verlaging van de WOZwaardes ook minder inkomsten voor de gemeente betekent. Het gaat de bewoners van de noordzijde primair om het woonplezier. Indiener geeft hierbij aan dat de huidige, zeer beperkte voorstellen tot geluidsbeperkende maatregelen, voor een grote groep bewoners aan de noordzijde, waaronder indiener niet acceptabel is. Indiener hoopt dat RWS bereid is om maatregelen te nemen waardoor al deze mensen met plezier kunnen blijven wonen in de gemeente Wierden.</p>	<p>Bij het nemen van een tracébesluit dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich te houden aan de wettelijke regelingen die daarop van toepassing zijn. Het gaat daarbij o.a. om de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt, zoals voor elk besluit de Algemene wet bestuursrecht, waarin o.a. algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn opgenomen. Als het noodzakelijk is om te voldoen aan wettelijke normen, is de minister gehouden de daartoe benodigde maatregelen te nemen. Indien vanuit de omgeving wensen leven om meer te doen dan wettelijk noodzakelijk is, zal dit op basis van de lokale omstandigheden moeten worden gemotiveerd. Als dit niet mogelijk is kan vanuit het gelijkheidsbeginsel niet aan de wens tegemoet gekomen kunnen worden, omdat dan ook elders hierop een beroep gedaan kan worden (precedentwerking). Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.</p>
52	11	<p>Indiener stelt voor om de geluidsbelasting te beperken door geluidschermen te plaatsen aan de noordzijde van de weg of indien mogelijk ten noorden van het spoor (terzijde: deze schermen zouden prima geschikt zijn om zonnepanelen aan te bevestigen of er zelfs uit kunnen bestaan. In Duitsland wordt dit al veel gedaan zonder dat dit ten koste gaat van hectares grond die zodoende beschikbaar blijven voor andere doeleinden).</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht.</p> <p>In de planvoorbereidingsfase worden duurzame kansen i.r.t. klimaatdoelstellingen van Rijkswaterstaat en stakeholders onderzocht en daar waar mogelijk meegenomen in de aanbestedingsprocedure</p>
52	12	<p>Indiener stelt voor om de geluidsbelasting te beperken door het verlaagd aanleggen van de weg tot op huidig maaiveld i.c.m. het creatief oplossen van het tunneltje waar de Vossenbosweg onder het spoor door gaat (deze zal toch al grondig aangepakt dienen te worden gezien het aantal meters dat hier in lengte bijkomt) dan wel het afsluiten hiervan en de fietsers door het andere tunneltje Westerveenweg leiden (hoeft er maar één tunnel aangepast te worden hetgeen veel geld bespaart). Op deze manier wordt volgens indiener eveneens voorkomen dat een mogelijke toename van sluipverkeer over de Erve Meijerinksweg/Vossenbosweg zal ontstaan.</p>	<p>De huidige tunnel in de Vossebosweg onder het spoor wordt niet gewijzigd. Er wordt voor de N35 wel een nieuwe tunnel gemaakt tegen de huidige tunnel aan. Omdat de huidige tunnel kan blijven bestaan, betekent dit dat de huidige rijbaanhoogte gehandhaafd wordt.</p> <p>De tunnel aan de Vossenbosweg is nodig om de noord-zuidverbinding voor landbouwverkeer in stand te houden. Het afsluiten van de Vossenbosweg zou betekenen dat landbouwverkeer flink moet omrijden. De tunnel Westerveenweg is met een doorrijhoogte van 3,30m alleen toegankelijk voor fietsers en ontheffingsverkeer, niet voor landbouwverkeer.</p>
52	13	<p>Indiener stelt voor om de geluidsbelasting te beperken door het terugbrengen van de snelheid (en handhaven hierop) naar 80 km/uur.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>

52	14	Volgens indiener kunnen door de voorgestelde maatregelen van indiener naar redelijke inschatting financiële compensatieregelingen en verlagingen van WOZ-waardes worden voorkomen, waarmee eventueel hogere kosten kunnen worden vereffend en bovenal: een prettige en gezonde woonomgeving behouden kan blijven.	Voor uitleg over geluid en luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 3 'Woon en Leefklimaat' van deze Nota van Antwoord. Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade'.
52	15	Indien tussen het OTB en TB gegevens veranderen, zoals het inzicht in de verkeersbewegingen, dient u volgens indiener wederom met alle bewoners van het gebied contact op te nemen.	Wijzigingen ten opzichte van het OTB worden in het TB vermeld zodat inzichtelijk is wat de wijzigingen zijn ten opzichte van het OTB. Alle indieners van zienswijzen worden over het TB geïnformeerd. Ook vindt bredere communicatie over (de inhoud van) het TB plaats middels de website, nieuwsbrieven en advertenties.
53	1	Indiener noemt de beperking van het lawaai voor de omgeving als hiaat.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
53	2	Indiener stelt geraakt te worden in haar belang. Meer lawaai op het huidige adres en mogelijk waardevermindering van het huis in de toekomst.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Hoofdstuk 6 gaat nader in op de waardevermindering en schade.
53	3	Het is voor indiener onbegrijpelijk dat er geen afdoende maatregelen worden genomen om de toenemende overlast van lawaai te beperken. Bijvoorbeeld het plaatsen van een goed geluidsscherm, dit kost relatief niets.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
54	1	Indiener verwijst naar eerder behandelde zienswijzen onder nummers 28 en 30.	Wij verwijzen u voor (een gedeelte van) de beantwoording van uw zienswijze naar zienswijze nummers 28 en 30.
54	2	Indiener spreekt zich uit over wat er ontbreekt in het OTB/MER. Deze zienswijze is een aanvulling op de zienswijze van de "Werkgroep Baron van Sternbachlaan" waarin indiener zich beroept ter onderbouwing op de in die zienswijze aangevoerde argumenten.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
54	3	Indiener wordt geraakt in het belang. Geluidsoverlast, Leefbaarheid/woongenot wordt stukken minder, Waardedaling van de woning, etc., etc.	Voor uitleg over geluid en luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 3 'Woon en Leefklimaat' van deze Nota van Antwoord. Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade'.
54	4	Indien de in de zienswijze vermelde punten, ingediend door de "Werkgroep Baron van Sternbachlaan", vanwege financiën niet haalbaar blijken, dan vraagt indiener u serieus te willen denken aan een "Tweets gezegde", nl.: Indien om de gevraagde kwaliteit te verkrijgen, stel dan de uitvoering enige tijd uit en nog enige tijd "door te sparen", opdat de goede kwaliteit wel verkregen kan worden en geen "half" geleverd wordt!!!!!! Zodat hier niet een historische fout wordt gemaakt en dit	In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op "Nut- en noodzaak", waarbij in paragraaf 2.2. nader is ingegaan op het alternatief van de werkgroep Baron van Sternbachlaan.

		mooie gebied "kapot" gemaakt wordt!!!	
55	1	Deze zienswijze is een soort samenvatting van de zienswijze van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan, aangevuld met specifieke eisen/wensen. Verschillen zijn hieronder opgenomen. Indiener gaat in zijn zienswijze in op het wegvak aan de Nijverdalse zijde, van Regge t/m Wierdense Veld van km 34.650 t/m 38.000. Dit is een belangrijk binnenstedelijk gebied. Aan de noordzijde is de recreatieve, natuur- en landschappelijke waarde hoog en vinden we op beperkte afstand woonwijk Kruidenwijk. Aan de zuidzijde liggen meerdere woonwijken in een groene omgeving.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 en 2.3 de afwegingen rond het alternatief van de werkgroep Baron van Sternbachlaan en de overige alternatieven zijn toegelicht.
55	2	Indiener geeft aan dat een 4 baans autoweg dwars door dit binnenstedelijke gebied met grote recreatieve, natuur- en landschappelijke waarden leggen al ongekend is. Vervolgens deze op hoogte leggen ter hoogte van de kruising met de Baron van Sternbachlaan en onvoldoende mitigerende maatregelen te treffen tegen de negatieve effecten van het project, is niet uit te leggen. Dat is onaanvaardbaar voor de indiener.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
55	3	Indiener eist n.a.v. par. 5.1.4 zienswijze werkgroep om tijdig en 2x per jaar het geluidsreducerend afsalt te reinigen.	Voor beheer en onderhoud van de weg wordt alleen de vluchtstrook gereinigd. Door het band-wegdekcontact op rijstroken wordt het vuil uit de poriën getrokken en daarmee schoon gehouden. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
55	4	Indiener eist n.a.v. par. 5.1.4 zienswijze werkgroep om de geluidsreductie door het toepassen van de dunnen deklaag B ter plekke van het viaduct met de Baron van Sternbachlaan niet mee te nemen in het geluidsrekenmodel omdat niet te voorspellen is wanneer de geluidsreducerende eigenschappen wegvallen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. In het TB wordt de toepassing van dunne deklagen B niet meer mee genomen. In het akoestisch onderzoek is dit nader toegelicht.
55	5	Indiener eist n.a.v. par. 5.1.5 zienswijze werkgroep om geen voegovergangen toe te passen om het risico van laag frequent en discontinue geluid uit te sluiten. Vele omwonenden in de buurt ondervinden nu al dagelijks overlast van de voegen in de bestaande N35 bij de brug over de nevengeul van de Regge.	- In het reguliere akoestisch onderzoek op grond van de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder wordt laagfrequent geluid niet specifiek beoordeeld. - RWS zijn alleen situaties bekend waarin waarin laagfrequent geluid een aspect is waar aandacht aan besteed zou moeten worden als er sprake is van een (beweegbare) stalen brug, dergelijke situaties zijn in dit project niet aan de orde. - Bij vervanging van voegovergangen stelt RWS eisen aan het geluid van nieuwe voegovergangen die erop gericht zijn de hinder door voegovergangen te minimaliseren.

55	6	<p>Indiener eist n.a.v. par. 5.1.6 zienswijze werkgroep om geluidsmetingen uit te voeren tot op een afstand van 1000 meter van de viaductlocatie bij de Baron van Sternbachlaan om hiermee te voorkomen dat de onzekerheid rond geluid afgewenteld wordt op de omwonenden.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op wijze van bepalen van de geluidbelasting.</p>
55	7	<p>Indiener geeft aan dat verhogen van de maximum snelheid van 80 km/u naar 100 km/u onderdeel is van het OTB/MER. Geluidsoverlast neemt toe bij hogere snelheden. Met name in het binnenstedelijk gebied van Regge t/m Wierdense Veld met grote recreatieve, natuur- en landschappelijke waarden is het daarom belangrijk om de maximum snelheid te handhaven.</p> <p>Indiener stelt effectieve maatregelen voor handhaving van de maximum snelheid in de vorm van flitspalen aan beide zijden van de N35 voor.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
55	8	<p>Indiener geeft aan dat Rijkswaterstaat de laatvlieger en de rosse vleermuis heeft aangetroffen in de gemeente Hellendoorn. Beide staan op de rode lijst en zijn zwaar beschermd. Dit onderzoek is echter niet adequaat uitgevoerd. Rond de Schanshekweg is in elk geval een kolonie laatvliegers aanwezig die in het MER niet is vastgesteld, aldus de indiener.</p> <p>Zie par. 5.2.1 zienswijze werkgroep. Indiener stelt voor dat het MER op dit punt onvolledig is en er aanvullend onderzoek moet plaatsvinden naar vleermuizen in het gebied Reggedal t/m Wierdense Veld binnen de complete invloedssfeer van de N35 en in het bijzonder de populatie Laatvliegers aan de Schanshekweg.</p>	<p>De Schanshekweg ligt op meer dan 100 meter van het plangebied voor het Tracébesluit. Uit wetenschappelijk onderzoek kan worden opgemaakt dat voor de verstoringzone op vleermuizen door verkeersgeluid langs (snel-) wegen kan worden uitgegaan van een afstand van maximaal 50 m ter weerszijden van de weg. Verblijfplaatsen zijn daarentegen niet of nauwelijks gevoelig voor geluidsverstoring. Daar komt in dit geval bij dat uit het geluidsonderzoek is gebleken dat de geluidsverstoring in het westelijk deel van het tracé niet wezenlijk toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Een mogelijke toename van verstoring door licht wordt, waar dit een probleem vormt, voorkomen door de in het Tracébesluit opgenomen mitigerende maatregelen. Er zijn zodoende geen effecten op verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied of de omgeving aan de orde. Nader onderzoek is derhalve ook niet noodzakelijk.</p>
55	9	<p>Indiener geeft aan dat veel beschermde vogelsoorten niet in het MER zijn aangetroffen n.a.v. par. 5.2.2 zienswijze werkgroep.</p> <p>Komt bij dat ten aanzien van de effecten van geluid op bos- en weidevogels het MER zich baseert op onjuiste uitgangspunten. De commissie MER heeft een publicatie uitgebracht waarin zij aangeeft dat geluidseffecten op bos- en weidevogels veel verder reiken dan de afstanden waar Rijkswaterstaat in het MER vanuit is gegaan, zie bijlage 2 zienswijze werkgroep.</p> <p>Indiener stelt geeft aan dat het MER onvolledig is op dit punt en stelt voor dat er aanvullend onderzoek moet plaatsvinden naar vogels in het gebied Reggedal t/m Wierdense Veld binnen de complete invloedssfeer van de N35 uitgaande van de vuistregel inzake effectafstanden zoals deze door de commissie MER is opgesteld.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p>

55	10	<p>Indiener geeft aan, in reactie op project MER pag 51 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep) dat de kwalificatie 'licht negatief' onjuist is. Het directe effect van de N35 op het gebied van Regge t/m Wierdense Veld reikt zeker 1 km ver. Maar het indirecte effect reikt veel verder; het project N35 in de voorgestelde vorm betekent een forse aanslag op belangrijke recreatieve, natuur- en landschappelijke waarden van de gemeente Hellendoorn. Indiener stelt voor dat de kwalificatie 'licht negatief' gewijzigd wordt in 'groot negatief effect'.</p> <p>Indiener stelt voor dat het gebied van Regge t/m Wierdense Veld kwalitatief opnieuw beoordeeld wordt.</p>	<p>Uit het natuuronderzoek blijkt niet dat er sprake is van grote negatieve effecten of effecten op grote afstand van de nieuwe weg.</p>
55	11	<p>Indiener geeft aan, in reactie op project MER pag. 71 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep) dat de kwalificatie 'gering negatief effect' onjuist is. Het directe effect van de N35 op de belevingswaarde van landgoed Eversberg reikt zeker verder dan 200 meter. Het indirecte effect reikt nog verder; deze aanslag op de recreatieve, natuur en landschappelijke waarde van het landgoed raakt ook de recreatieve, natuur- en landschappelijke waarde van de gemeente Hellendoorn. Indiener stelt voor dat de kwalificatie 'gering negatief effect' gewijzigd wordt in 'groot negatief effect'.</p>	<p>Het effect op de historische geografie is de resultante van de kwaliteit en ruimtebeslag van cultuurhistorisch waardevol gebied en de beleving van cultuurhistorisch gebied. Omdat het ruimtebeslag van het landgoed zelf door de nieuwe weg niet wordt aangetast, maar de beleving wel is het in totaal benoemd als een gering negatief effect.</p>
55	12	<p>Indiener noemt, in reactie op project MER pag. 100 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep) dat de kwalificatie 'neutraal tot positief' onjuist is. De visuele hinder is overduidelijk aanwezig, zeker in het gebied ten noorden van het tracé van Regge t/m Wierdense Veld waar de weg ook nog eens op belangrijke delen hoog in het landschap wordt aangelegd. Vanuit de Kruidenwijk dat op 800 meter van de N35 ligt is er straks vrij uitzicht op de weg. Het is wederom een aanslag op de recreatieve, natuur- en landschappelijke waarden van het gebied en tast daarmee ook de gemeente Hellendoorn aan. Verder is voor de indiener een raadsel hoe het thema visuele hinder van een autoweg de kwalificatie 'positief' kan opleveren. Indiener stelt voor dat er uitleg komt hoe men tot de kwalificatie 'positief' is gekomen. Indiener stelt voor dat de kwalificatie 'neutraal tot positief' gewijzigd wordt in 'groot negatief effect'.</p>	<p>Visuele hinder is een onderdeel van sociale aspecten en is niet op zichzelf beoordeeld. Visuele hinder op zichzelf gaat in het MER om de mate van waardering van het uitzicht vanuit de omgeving op de weg.</p> <p>Het totaal van sociale aspecten, alle effecten bij elkaar, is neutraal beoordeeld. Deze totaalbeoordeling is niet gewijzigd naar aanleiding van de zienswijze.</p> <p>Daarnaast willen we u graag wijzen op paragraaf 4.1 'Landschappen' van deze Nota van Antwoord.</p>
55	13	<p>Indiener stelt, (in reactie op par. 5.3.2 zienswijze werkgroep) over akoestisch onderzoek, voor: Akoestisch onderzoek alsnog uitvoeren op de NNN-gebieden landgoed Eversberg en landgoed Boomcate.</p>	<p>Er zijn geen wezenlijke effecten op de genoemde gebieden aan de orde. In het deelrapport natuur ten behoeve van TB is dit onderbouwd. Bij die onderbouwing worden expliciet deze gebieden toegevoegd.</p>

55	14	<p>Indiener stelt, over deelrapport natuur pag. 76 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep), dat het Wierdense Veld een belangrijke recreatieve, natuur- en landschappelijke waarde is voor de gemeente Hellendoorn. Fauna onderzoek is verplicht, niet uitvoeren is strafbaar.</p> <p>Indiener stelt voor: Alsnog een aanvullende kwalitatieve beoordeling uitvoeren naar de effecten van verstoring (door geluid, licht, trilling en beweging) door de N35 op de fauna en de recreatieve en landschappelijke waarden van het Wierdense Veld.</p>	<p>Er heeft geen effectbepaling plaatsgevonden voor het Wierdense Veld (op het gebied van natuurwaarden).</p> <p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'landschap en ecologie'.</p>
55	15	<p>Indiener stelt voor, in reactie op deelrapport natuur pag. 86 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep): Onderzoek naar externe werking inzake verstoring door geluid, trilling, licht en beweging, alsnog uitvoeren op de NNN-gebieden Reggedal, landgoed Eversberg en landgoed Boomcate en de conclusies opnemen in de OTB/MER.</p>	<p>Er zijn geen wezenlijke effecten op de genoemde gebieden aan de orde. In het deelrapport natuur ten behoeve van TB is dit onderbouwd. Bij die onderbouwing zijn, naar aanleiding van de zienswijze, deze gebieden expliciet toegevoegd.</p>
55	16	<p>Indiener stelt voor, in reactie op deelrapport natuur pag. 86 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep): Bovenstaand commentaar van de werkgroep opnemen in de MER en de beoordeling 'groot negatief effect' vermelden.</p>	<p>De zienswijze van indiener, en die van nummer 28 waar indiener naar verwijst, geven geen reden om het effect van het project op natuur aan te passen in het MER. De effectbeoordeling blijft gehandhaafd: Er is geen sprake van een groot negatief effect.</p>
55	17	<p>Indiener stelt voor, in reactie op deelrapport natuur pag. 87 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep): In de MER de externe werking inzake verstoring door geluid, trilling, licht en beweging baseren op de vuistregel van de commissie MER (effectafstanden).</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p>
55	18	<p>Indiener stelt voor, in reactie op deelrapport natuur pag. 89 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep): Deze eindconclusie moet herschreven worden door een onafhankelijk bureau.</p>	<p>Indiener verwijst naar zienswijze nummer 28. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28. De zienswijze van indiener, en die van indiener nummer 28 waar indiener naar verwijst, geven geen aanleiding om de eindconclusie te herschrijven.</p>
55	19	<p>Indiener stelt voor, in reactie op deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving pag. 27 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep): Landgoed Eversberg op waarde schatten en als zodanig opnemen in het deelrapport.</p>	<p>Zie zienswijze nummer 28, punt 86.</p>
55	20	<p>Indiener stelt voor, in reactie op deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijk kwaliteit en vormgeving pag. 43 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep): Uitgangspunt 'zicht op het omliggende landschap' schrappen voor het wegdeel van Regge t/m Wierdense Veld.</p>	<p>Tekst deelrapport Landschap Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit en vormgeving is gewijzigd in: "De bundeling zelf kan geaccentueerd worden door beplanting waarbij zicht op het omliggende landschap uitgangspunt is. Dit is een uitgangspunt vanuit de overkoepelende visie voor de N35."</p>
55	21	<p>Indiener stelt in reactie op deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving pag. 50 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep) dat huidige advertenties voor het verkopen van huizen in de Heemtuin waarin gesproken wordt</p>	<p>De tekst op pagina 50 van het deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit wordt als volgt aangepast: "De leefbaarheid en het woongenot in Nijverdal worden zo goed mogelijk behouden door de bundeling van het tracé met het spoor, de plaatsing van geluidschermen en de</p>

		over een mooie groene, rustige en leefbare omgeving na projectrealisatie niet meer overeen komen met de realiteit. Daar kan een streep door. Dat geldt ook voor de rest van het gebied. Indiener stelt voor: De zin 'De leefbaarheid en het woongenot in Nijverdal worden behouden.' uit de MER verwijderen en vervangen door 'Het project N35 heeft grote negatieve invloed op de leefbaarheid en het woongenot in Nijverdal'.	landschappelijke inpassing van de taluds en de geluidschermen waar mogelijk."
55	22	Indiener stelt voor, in reactie op deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving pag. 68 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep): Tekst van het deelrapport wijzigen door aan te geven dat er in het huidige ontwerp aan de noordzijde van de N35 van Regge t/m Wierdense Veld, waarvan landgoed Eversberg ook deel uitmaakt, geen landschappelijke inpassing plaatsvindt.	Indiener verwijst naar (onderdelen van) zienswijze nummer 28. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van dit onderdeel van zienswijze nummer 28.
55	23	Indiener stelt voor, in reactie op deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving pag. 68 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep): Eversbergweg toevoegen in het deelrapport.	De Eversbergweg is op pagina 68 van deelrapport LC en RKV toegevoegd aan de historische wegen.
55	24	Indiener stelt voor, in reactie op deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving pag. 69 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep): In het deelrapport duidelijk aangeven dat er aan de noordzijde geen landschappelijke inpassing plaatsvindt waardoor het negatieve effect van de verandering van landschapskarakteristiek blijft bestaan.	In het landschapsplan is de landschappelijke inpassing van de N35 uitgewerkt. Waar mogelijk worden de geluidschermen ingepast met een kruidenrijke berm, struweel en bomen. Aan de noordzijde is dit niet overal mogelijk. Door de gebundelde ligging met het spoor is er tussen het spoor en de weg geen ruimte voor beplanting. Hier vormt bestaande beplantingen tussen de Regge / Wierdens veld en het spoor en de N35 (erfbeplanting, kavelgrensbeplanting, wegbeplanting en bossages) vanuit verschillende perspectieven een voorgrond voor het talud van het spoor en de N35. Over een relatief kort gedeelte, van km 36.28 tot km 36.45 ontbreekt een dergelijke beplanting op de voorgrond. Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschappen en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht.
55	25	Indiener stelt voor, in reactie op deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving pag. 70 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep): In het deelrapport duidelijk aangeven dat het uitzicht voor de weggebruiker op de omgeving geen meerwaarde is van het project maar juist inbreuk maakt op de sociale veiligheid van de omwonenden. Daarnaast stelt de indiener in reactie op het rapport voor: In het deelrapport duidelijk aangeven dat de barrièrewerking bij verhoogde ligging ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan aan noordzijde niet wordt verzacht door landschappelijke	Beplanting op taluds van de nieuwe weg draagt bij aan de landschappelijke inpassing van de weg. Dit zijn terreinen waar personen in principe geen toegang tot hebben. Daar waar onveilige situaties worden voorzien wordt een open berm aangehouden. In het algemeen wordt geen negatieve relatie gelegd tussen sociale veiligheid van bewoners en uitzicht op deze woningen vanaf een nabij liggende doorgaande weg. Het uitzicht vanaf de weg op de omgeving draagt bij aan de herkenning van het landschap en de oriëntatie. Door de combinatie van factoren veranderen ruimtelijke kwaliteit en vormgeving van de N35 en de belevingswaarde is dit neutraal beoordeeld.

		inpassing. Ook stelt de indiener voor: In het deelrapport de kwalificatie 'neutraal effect' te wijzigen in 'groot negatief effect'.	
55	26	Indiener stelt voor, in reactie op deelrapport landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving pag. 71 (zie par. 5.3.2 zienswijze werkgroep): Beoordeling 'groot positief effect' wijzigen in 'neutraal effect'.	In het MER is de score onderbouwd. De zienswijze van indiener heeft niet geleid tot een aanpassing hiervan.
55	27	Indiener stelt voor in reactie op project MER pag. 66 (zie par. 5.4 zienswijze werkgroep): Alle effect-beoordelingen op het tracé van Regge t/m Wierdense Veld baseren op de referentiesituatie ten tijde dat het combiplan nog niet uitgevoerd was in plaats van de huidige situatie als referentie te nemen.	Voor het MER is de afspraak gemaakt dat de huidige situatie als referentie situatie geldt voor de beoordeling binnen de milieu-effectrapportage.
55	28	Indiener gaat in op het alternatieve tunnelontwerp zoals opgenomen in par. 6.1 zienswijze werkgroep. Indiener geeft aan dat het elementaire ontwerp voor de opwaardering van de N35 Nijverdal-Wierden tot een autoweg met gescheiden rijbanen en met 2x2 rijstroken 7 maart 2017 gepresenteerd is door Rijkswaterstaat tijdens een inloopavond in het Anker te Wierden. Onderdeel van dit elementair ontwerp was de ongelijkvloerse kruising van de N35 met de Baron van Sternbachlaan waarbij de N35 hoog op een viaduct wordt gelegd en de Baron van Sternbach op maaiveldniveau blijft. Een groep omwonenden, inmiddels georganiseerd in de werkgroep Baron van Sternbachlaan, hebben hierop het alternatief ontwerp ingebracht inzake deze ongelijkvloerse kruising waarbij de N35 op maaiveldniveau blijft en de Baron van Sternbachlaan verdiept in een tunnel de N35 kruist. Dit alternatief ontwerp werd positief ontvangen door omwonenden, gemeente en ook Rijkswaterstaat. Tijdens een door Rijkswaterstaat belegde bijeenkomst voor omwonenden op 30 maart 2017 is dit alternatief ontwerp ook in de presentatie van Rijkswaterstaat opgenomen en toegelicht door de werkgroep. Daarop hebben gemeente Hellendoorn en Rijkswaterstaat toegezegd het alternatief ontwerp serieus te zullen beoordelen, waarbij dit alternatieve ontwerp als zienswijze door de gemeente Hellendoorn zou worden ingebracht op het OTB/MER. De gemeente Hellendoorn heeft daartoe eerst een quick scan laten uitvoeren door Antea. De uitkomsten van deze quick scan zijn middels een memo van 7 april 2017 gerapporteerd aan de gemeente met een kopie aan Rijkswaterstaat. De werkgroep heeft een kopie van het memo, weliswaar	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht. Voor de beantwoording van meer specifieke vragen met betrekking tot dit alternatief wordt verwezen naar zienswijze nummer 28

		veel later, ook ontvangen.
55	29	<p>Indiener stelt dat Antea het alternatief ontwerp heeft beoordeeld op technische, planmatige en financiële impact.</p> <p>Qua techniek zijn meerdere aanbevelingen gedaan door Antea die op voorhand het ontwerp niet onmogelijk maken maar wel nader onderzocht moeten worden.</p> <p>Planmatig is er geen probleem, waarbij is voorgesteld het alternatief op te nemen in het TB (TracéBesluit) en niet in het OTB (OntwerpTracéBesluit).</p>
55	30	<p>Indiener stelt dat Antea het alternatieve ontwerp ook beoordeeld heeft op financiële impact. Financieel zou de verdiepte aanleg € 13 miljoen duurder zijn dan het zogenaamde voorkeursalternatief van Rijkswaterstaat (€ 19,5 mln versus € 6,5 mln).</p>
55	31	<p>Indiener stelt dat de werkgroep de quick scan heeft beoordeeld en/of laten beoordelen op de technische, planmatige en financiële aspecten. De conclusie van de werkgroep is dat de tunnel technisch en planmatig zeker mogelijk is. Dat mag geen issue zijn.</p>
55	32	<p>De indiener stelt dat inzake de financiële impact de werkgroep uitvoerig onderzoek heeft gedaan waarbij een betrouwbare vergelijkbare referentie is gevonden in de Veeneslagen tunnel te Rijssen die in 2014 is gerealiseerd. Deze tunnel die door de gemeente Rijssen zelf is aanbesteed heeft volgens de jaarrekening van de gemeente Rijssen € 5,0 mln gekost. Het verschil met de € 19,5 mln uit de Antea quick scan is dan, op zijn zachtst gezegd, aanzienlijk.</p> <p>Nadere analyse door de werkgroep wijst uit dat hier duidelijk sprake is van appels en peren vergelijken waarvoor een drietal oorzaken zijn aan te voeren, zijnde:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Calculatieverschil; 2. Aanbestedingsverschil; 3. Ontwerpverschillen.
55	33	<p>Indiener geeft het volgende aan over calculatieverschil:</p> <p>Het bedrag van € 5,0 mln voor de Veeneslagen tunnel betreft nacalculatorische (werkelijke) kosten.</p> <p>Het budget van € 6,5 mln voor het elementaire ontwerp alsmede de schatting van € 19,5 mln voor de Antea quick scan, betreffen voorcalculatorische (budget) kosten.</p> <p>Om budgetoverschrijdingen te voorkomen wordt een budget vooraf veelal hoger ingezet waardoor achteraf de nacalculatorische kosten vaak lager</p>

		uitvallen.
55	34	<p>Indiener geeft het volgende aan over aanbestedingsverschil:</p> <p>De Veeneslagen tunnel is aanbesteed door de gemeente Rijssen. Bij het elementaire ontwerp en de Antea quick scan is Rijkswaterstaat de aanbestedende partij. Naast bijvoorbeeld verschillen in overheadkosten kan de gemeente, in tegenstelling tot Rijkswaterstaat, de BTW op een project in mindering brengen. Dat leidt tot 21% lagere kosten. Op een bedrag van 19,5 mln scheelt dat al 3,4 mln. De Antea quick scan komt daarmee excl BTW op € 16,1 mln uit.</p>
55	35	<p>Indiener geeft het volgende aan over ontwerpverschillen:</p> <p>Vanuit het bewonersoverleg met de wethouder en projectleider werd duidelijk dat er vanuit de analyse van het kostenplaatje van de quick scan, naast de BTW, een drietal grote kostenreducties te realiseren zijn t.a.v. het ontwerp:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fietspad niet in een aparte tunnel • Werken met taluds in plaats van wanden • Snelheid van 50km/h naar 30km/h <p>Deze ontwerpverschillen zijn wel allemaal toegepast op de referentietunnel Veeneslagen Rijssen. Neem daar vervolgens nog in mee dat de rotonde van de Baron van Sternbachlaan met de Wierdensestraat lager kan worden aangelegd dan waarmee Antea heeft gerekend, wat een extra kostenbesparing en een betere inpassing in de omgeving kan opleveren.</p>
55	36	<p>Indiener stelt dat resumerend de werkgroep tot de conclusie komt dat ook financieel gezien de verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan met een N35 op maaiveldniveau, haalbaar moet zijn. De werkgroep stelt zich daarbij terecht op het standpunt dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De tunnel zonodig aanbesteedt moet worden door de gemeente Hellendoorn, wanneer het BTW-bedrag het breekpunt mocht zijn. Richting omwonenden is het namelijk niet uit te leggen dat een financiële vestzak/broekzak-post voor het Rijk er toe zou leiden dat de verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan niet zou worden gerealiseerd. • Alle kosten van de viaduct-variant moeten worden meegewogen. Dus ook de waardevermindering van de huizen van omwonenden, de waardevermindering van de recreatieve waarden van de gemeente Hellendoorn en de vermindering van de 'toekomstwaarde' voor de gemeente

		<p>Hellendoorn van het gebied ten noorden van de N35 zoals toegelicht in de zienswijze van de werkgroep op pag 41/42.</p> <p>Gezien het bovenstaande is de Antea quick scan geen adequate basis voor het alternatieve ontwerp van omwonenden. Het alternatieve ontwerp zal opnieuw en gedetailleerd op haalbaarheid moeten worden onderzocht waarbij de vermelde kostenbesparende aanpassingen in het ontwerp meegenomen moeten worden.</p>
55	37	<p>Indiener stelt dat indien desondanks mocht blijken dat er onvoldoende budget is om het alternatief ontwerp uit te voeren dan stellen we voor om het fietspad dat langs de Baron van Sternbachlaan en onder de N35 en het spoor is geprojecteerd, te laten vervallen. De voordelen van het fietspad wegen niet op tegen de grote nadelen van de N35 op een hoog viaduct. Op korte afstand is namelijk een andere fietsverbinding tussen noord- en zuidzijde beschikbaar (Het Grote Alleepad). Mocht onvoldoende budget het probleem zijn dan kiezen we overduidelijk voor de leefbaarheid in het gebied en het instandhouden van de grote recreatieve, natuur- en landschappelijke waarden!</p>
55	38	<p>Indiener stelt het volgende voor: Het alternatieve ontwerp, met de N35 op maaiveldniveau en de Baron van Sternbachlaan verdiept in een tunnel, opnieuw en gedetailleerd op haalbaarheid onderzoeken waarbij waar nodig en effectief, kostenbesparende aanpassingen worden doorgevoerd op het ontwerp welke geen negatieve impact hebben op de geluidsoverlast en de recreatieve, natuur- en landschappelijke waarden van het gebied.</p>
55	39	<p>Indiener stelt het volgende voor: Mocht na doorvoering van de kostenbesparende maatregelen zoals vermeld onder aanpassing 1, onvoldoende budget nog steeds het breekpunt zijn, dan willen we dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> o de gemeente Hellendoorn de aanbesteding van dit deel van het project N35 voor haar rekening neemt om de kostenreductie qua BTW te kunnen realiseren en/of o het fietspad welke geprojecteerd is langs de Baron van Sternbachlaan en onder de N35/spoor, komt te vervallen.
55	40	<p>Indiener stelt, op basis van par. 6.2 zienswijze werkgroep, het volgende: Graag willen we ondoorzichtige geluidsschermen van 4 meter hoog aan</p>

		beide zijden van het tracé van Reggedal t/m Wierdense Veld, landschappelijk ingepast middels gebiedseigen beplanting aan de buitenzijde. Daarbij maken we een uitzondering voor het tracé gedeelte aan de zuidzijde ter hoogte van het industrieterrein.	
55	41	Indiener stelt voor: Mocht voor de realisatie van de gevraagde geluidsschermen onvoldoende budget het breekpunt zijn, dan willen we dat het fietspad welke geprojecteerd is langs de Baron van Sternbachlaan en onder de N35/spoor komt te vervallen.	
55	42	Indiener stelt dat het OTB/MER-ontwerp met enerzijds het viaduct bij de Baron van Sternbachlaan als anderzijds een noordzijde van het tracé (nagenoeg) zonder (geluid)schermen zorgt voor grote maatschappelijke kosten bij de gemeente Hellendoorn en omwonenden die in het voorliggende OTB/MER niet worden meegewogen. Indiener verwijst naar par. 6.1 zienswijze werkgroep. Indiener stelt daarom voor: Waardevermindering huizen vaststellen door uitvoeren taxatie van alle huizen in het plangebied door 3 onafhankelijke taxateurs op basis van de huidige situatie en de situatie nadat het project is afgerond.	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
55	43	Indiener stelt voor, met verwijzing naar par. 6.1 zienswijze werkgroep: Waardevermindering recreatie voor onze gemeente vaststellen over een periode van 100 jaar door een onafhankelijk bureau.	
55	44	Indiener stelt voor, met verwijzing naar par. 6.1 zienswijze werkgroep: Vermindering toekomstwaarde van het gebied, ten noorden van de N35, achter de spoorwal door een onafhankelijk bureau laten vaststellen.	
55	45	Indiener stelt voor, met verwijzing naar par. 6.1 zienswijze werkgroep: Ofschoon het binnen het project N35 Nijverdal-Wierden geen uitgavepost voor Rijkswaterstaat is, dient zij bij de besluitvorming rond het alternatief ontwerp (zie aanpassing 28 en 29) de maatschappelijke kosten in de vorm van de waardeverminderingen van de huizen van omwonenden, de waardevermindering van de recreatieve waarden van de gemeente Hellendoorn en de waardevermindering van de 'toekomstwaarde' van het gebied ten noorden van de N35, zwaar mee te laten wegen.	Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35. Dat komt om dat belangen soms tegenstrijdig zijn en ook wettelijke en financiële kaders een rol spelen bij de uiteindelijke besluitvorming.
55	46	Indiener stelt, in reactie op project MER pag. 4 en 5 (zie par. 6.1 zienswijze werkgroep), dat de tekst in het MER te lichtzinnig is opgeschreven. Potentiële verdroging van het Wierdense Veld is zeker niet de reden	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.

		dat de N35 verhoogd over de Nijverdalsestraat/ Haarkampsweg, spoorlijn Deventer – Almelo en Stegeboersweg heen gaat. De afstand tot het Wierdense Veld is veel te groot. Verdiepte aanleg bij de Baron van Sternbachlaan kan hier ook geen probleem geven aangezien de tunnel bij de Westerveenweg, op vergelijkbare afstand van het Wierdense Veld, ook mogelijk is.	
55	47	Indiener stelt voor, met verwijzing naar par. 6.1 zienswijze werkgroep: Potentiële verdroging Wierdense Veld niet als argument aanvoeren voor de verhoogde ligging van de N35 ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan Nijverdalsestraat/ Haarkampsweg, spoorlijn Deventer – Almelo en Stegeboersweg.	
55	48	Indiener stelt voor, in aanvulling op hoofdstuk 8 zienswijze werkgroep: In het OTB/MER verdienen Provincie en Gemeente Hellendoorn een prominente(re) stem.	De bestuurlijke partners in het project zijn gedurende de planstudie betrokken geweest bij de planvorming en de keuzes die gemaakt zijn in het ontwerp. Indien zij desondanks opmerkingen hebben op het OTB kunnen zij dit ook kenbaar maken in een zienswijze.
55	49	Indiener stelt voor, in aanvulling op hoofdstuk 8 zienswijze werkgroep: Het thema Leefbaarheid verdient een veel grotere rol dan nu in het OTB/MER naar voren komt.	Het thema 'Leefbaarheid' komt onder andere terug in de onderwerpen geluid en lucht van de MER. De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg van de N35 tussen Nijverdalen en Wierden. Volgens het wettelijk kader is een toets aan de normen voor het nemen van een tracébesluit voldoende. Voor verdere uitleg over geluid(maatregelen) en luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 3 'Woon en Leefklimaat' van deze Nota van Antwoord.
55	50	Indiener stelt voor, in aanvulling op hoofdstuk 8 zienswijze werkgroep: Er dient in het OTB/MER veel meer aandacht te zijn voor de recreatieve, natuur- en landschappelijke waarden van het binnenstedelijke gebied van Regge t/m Wierdense Veld.	Er zijn geen wezenlijke natuureffecten op het binnenstedelijke gebied aan de orde.
55	51	Indiener stelt voor in reactie op hoofdstuk 8 zienswijze werkgroep om beoordeling optie 1 -> geluidsschermen in combinatie met zonnepanelen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1.3 de afwegingen rond onder andere duurzaamheidsmaatregelen nader zijn toegelicht
55	52	Indiener stelt voor in reactie op hoofdstuk 8 zienswijze werkgroep om beoordeling optie 2 -> fietssnelweg F35 met brug over B. van Sternbachlaan.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdalen-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
55	53	Indiener stelt dat het bovenstaande onverlet laat dat hij met deze zienswijze op geen enkele wijze afstand doet van zijn recht op het aanvragen van een vergoeding van alle geleden en nog te lijden schade als gevolg van de	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.

		aanpassingen N35.	
55	54	Daarnaast stelt de indiener in reactie op het deelrapport voor om: Het zicht op de omgeving niet betitelen als meerwaarde maar als inbreuk op de sociale veiligheid van omwonenden.	Uitzicht vanaf de weg op de omgeving draagt bij aan de herkenning van het landschap en de oriëntatie. In het algemeen wordt geen negatieve relatie gelegd tussen sociale veiligheid van bewoners en uitzicht op deze woningen vanaf een nabij liggende doorgaande weg.
56	1	Indiener heeft bezwaar tegen de aanleg van de N35 in de huidige vorm. Het bezwaar van indiener richt zich niet op de N35 zelf maar om de technische voorzieningen waarin niet voorzien is. Dit richt zich met name op de geluidsoverlast.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
56	2	Indiener heeft in het ontwerptrajectbesluit kennis genomen van de huidige geluidswaarden die gelden voor indieners woning. Deze waarde is 45 db. Na aanleg van de nieuwe N35 wordt dit volgens indiener 51 db. In het overzicht is dat 5,91 db meer. Dat is een verviervoudiging van de geluidbelasting t.o.v. heden. Hiermee wordt volgens indiener het woon- en leefgenot zodanig aangetast dat dit een zeer zware belasting gaat geven.	
56	3	Aan de zuidzijde van de aan te leggen weg wordt een geluidsscherm aangebracht. Dit geluidsscherm weerkaatst het geluid richting de woonomgeving van indiener. Absorbatie zoals dat is omschreven zal volgens indiener nooit voor 100% zijn. Voor zover indiener na heeft kunnen gaan in de diverse rapportages is hiermee geen rekening gehouden. Volgens indiener zal het geluid nog meer toenemen richting de noordzijde.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
56	4	Ook heeft indiener niet gelezen dat de wind, als drager van geluid, het geluid nog verder zal transporteren. Met de kennis van het huidige klimaat kan gesteld worden dat de wind meestal uit zuid-westelijke richting afkomstig is en dus richting de woonomgeving van indiener. Dit is af te lezen in de windroosgegevens van het KNMI. In het afgelopen jaar is het alleen in april voorgekomen dat de wind meer noord-oostelijke richting is gekomen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en hoe hier met weersomstandigheden rekening is gehouden.
56	5	Het verbaast indiener dat aan de zuidzijde wel een geluidsreducerende maatregel is genomen en niet aan de noordzijde. Het aantal wooneenheden is nagenoeg gelijk en gelet op de maatregelen die wel voor deze woningen zijn genomen, zal hun geluidsoverlast beduidend minder zijn. Ook aan de noord-oostelijke zijde worden geluidschermen geplaatst tussen de Nijverdalsestraat en het	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.

		<p>treintraject Wierden-Deventer terwijl daar veel minder bebouwing is dan waar indiener woont.</p> <p>Indiener verzoekt dan ook om geluidswerende maatregelen te nemen aan de noordzijde van de aan te leggen N35 ter hoogte van de Schietbaanweg, teneinde het woon- en leefgenot te houden zoals dat ook nu het geval is.</p>	
57	1	Indiener verwijst naar zienswijze 28.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
57	2	Indiener verwijst naar zienswijze 55.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 55..
58	1	Indiener weet niet of het OTB/MER klopt. Het zijn voor indiener termen en bewoordingen die er een spaghetti van maken.	Het OTB/MER N35 Nijverdal - Wierden is inderdaad een omvangrijk document. Het bevat op onderdelen ook complexe materie. Om te kunnen voldoen aan de wettelijke vereisten is het niet te voorkomen dat het volledige besluit zo omvangrijk is. Omwille van de leesbaarheid is daarom ook een afzonderlijke publiekssamenvatting gemaakt.
58	2	Er zijn voor indiener nog veel onduidelijkheden. Komt er een geluidswal of geluidswand in verband met geluidsoverlast en woongenot?	<p>De N35 wordt ter hoogte van de woning van de inspreker verschoven van de voorkant naar de achterkant. Als resultaat volgens de in paragraaf 3.1 beschreven afweging zal nabij de woning van de indiener een geluidscherm gerealiseerd worden van 2 meter hoog.</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
58	3	Indiener heeft dit huis ongeveer 25 jaar geleden gekocht omdat er een mooi natuurgebied achter lag en waterwingebied met veel wandelvrijheden, daar blijft volgens indiener straks niets meer van over. Indiener vraagt zich af wat er over blijft van de ruimte tussen het perceel en de N35 en wat gaat daarmee gebeuren?	<p>Dat de weg verplaatst van de voorzijde naar de achterzijde van de woning heeft (inderdaad) grote gevolgen.</p> <p>Er verandert in principe niets tussen het perceel en de nieuwe N35, het perceel wordt niet aangekocht. Het talud van de weg wordt ingericht met opgaande beplanting en waar mogelijk bomen om de weg zo goed mogelijk landschappelijk in te passen.</p>
58	4	Indiener maakt zich zorgen over de waardevermindering van zijn woning. Wordt dit op enigerwijze gecompenseerd, want het is veel minder waard als indiener een weg voor het huis én achter heeft. Wie zou de woning van indiener nog willen kopen?	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
58	5	Indiener wil graag een 1 op 1 gesprek met degene die indiener op eerder genoemde vragen antwoorden kan geven. Indiener wil toelichten hoe dit indiener raakt.	De omgevingsmanager van het project heeft inmiddels meerdere malen contact met indiener gehad en ook de vragen vanuit de zienswijzen beantwoord.
59	1	Indiener geeft aan dat hij geen specialist is. Wat voor indiener momenteel juist en volledig lijkt, hoeft het niet te zijn.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
59	2		

59	3	<p>Indiener vindt de effecten op het wooncomfort en met name geluids-, zicht- en milieuoverlast niet zijn te overzien.</p> <p>Echter gezien ervaringen wordt de overlast boven het maaiveld extensief groter.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
59	4	<p>Indiener geeft aan dat het merkwaardig is dat juist omwille van de overlast binnen eenzelfde reikwijdte eerst gekozen wordt voor onder het maaiveld en vervolgens er een aansluiting juist ver bovenuit zal steken in de vorm van een vierbaans viaduct.</p>	<p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.</p>
59	5	<p>zie zienswijze 30.</p>	<p>Indiener verwijst naar zienswijze nummer 30. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.</p>
59	6	<p>zie zienswijze 28.</p>	<p>Indiener verwijst naar zienswijze nummer 28. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.</p>
60	1	<p>Bij het thans voorliggende tracé neemt ter plaatse van de woning van indiener de geluidhinder op de dichtstbij gelegen gevel, de huidige achtergevel, toe van minder dan 50 dB in de huidige situatie naar tussen de 55 en 60 dB in de toekomstige situatie. Met het treffen van maatregelen (een 500 meter lang absorberend geluidscherm met een hoogte van 1 meter) wordt een waarde bereikt van 55 dB. Dit betekent dat de geluidhinder op de huidige achtergevel boven de maximale grenswaarde van 50 dB komt te liggen. De binnenwaarde in de woning bedraagt in de toekomstige situatie 41 dB, 5 dB boven de maximaal toegestane binnenwaarde van 36 dB. Dit betekent dat RWS onderzoek gaat doen naar het treffen van maatregelen aan onze woning. Indiener verzoekt dit onderzoek zo snel mogelijk op te starten en eventuele maatregelen zo snel mogelijk, maar in ieder geval voor aanvang van de werkzaamheden ten behoeve van de infrastructuur, te treffen.</p>	<p>Voor de woningen waar sprake is van een overschrijding van de toetswaarde zal een gevelisolatieonderzoek worden uitgevoerd naar de binnenwaarde in de betreffende woningen. Indien de geluidbelasting binnen hoger is dan de binnenwaarde die hiervoor in de Wet milieubeheer is opgenomen, komt de woning in aanmerking voor gevelisolerende maatregelen. Het gevelisolatie onderzoek maakt geen onderdeel uit van het onderzoek dat nu wordt uitgevoerd, maar zal in een later stadium worden uitgevoerd. Uitgangspunt is dat de eventuele gevelisolatiemaatregelen binnen 2 jaar na onherroepelijk TB zijn uitgevoerd. Indiërs worden op de hoogte gehouden van de uitkomst van het onderzoek en de planning van de eventueel te nemen maatregelen.</p>
60	2	<p>Indiener verzoekt, voorafgaande aan het onderzoek, om indiener een nadere toelichting te geven over de procedure van dit onderzoek en een toelichting te geven op de mogelijk te treffen maatregelen en de wijze van uitvoering hiervan.</p>	<p>Indien de woning van de indiener in aanmerking komt voor onderzoek naar gevelisolatie, wordt de indiener hier uiteraard vooraf over geïnformeerd. Meer informatie over gevelisolatie is te vinden op https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/maatregelen-tegen-geluidoverlast.aspx</p>
60	3	<p>Indiener wil er op wijzen dat niet alleen de geluidhinder op en in de woning toeneemt, maar dat ook de geluidwaarde op de tuin en het terras onevenredig toeneemt tot ruim boven de 60 dB. Dit is voor indiener onacceptabel. Indiener vraagt dan ook hiertoe maatregelen te treffen en indiener op de hoogte te houden van</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3 is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. De geluidgrenswaarden die in de Wet milieubeheer zijn opgenomen zijn van toepassing op de gevels van woningen, voor</p>

		de vorderingen hierin.	<p>het geluid op de gronden (tuin/erf) om de woning zijn er geen wettelijke normen opgenomen in de Wet milieubeheer en Wet geluidhinder.</p> <p>Vanwege het project wordt de N35 ter hoogte van uw woning verschoven. In de toekomstige situatie is uw woning aan de zuidzijde van de N35 gelegen zijn (vanwege het verschuiven van de N35 in noordelijke richting). De rijksweg komt hierdoor aan de achterzijde van uw object te liggen. De geluidbelasting neemt vanwege het verschuiven van de weg op de achtergevel toe. Doordat een scherm aan de zuidzijde van de N35 wordt gerealiseerd blijft het maximale geluidniveau in uw tuin onder de 55 dB. Aan de voorzijde van uw object neemt de geluidbelasting op 1,5 meter hoogte fors af tot minder dan 50 dB.</p>
60	4	<p>Indiener verzoekt de te treffen maatregelen opnieuw te overwegen. Het ophogen van het geluidscherm van 1 naar 2 meter zal volgens indiener een behoorlijk effect hebben, zo blijkt ook bij het te plaatsen geluidscherm van 2 meter hoog bij de woningen oostelijk gelegen van de woning van indiener. Indiener kan zich niet voorstellen dat het ophogen van een toch al te plaatsen scherm zoveel duurder zal zijn dan het treffen van maatregelen aan de woning en rond en/of in de tuin.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
60	5	<p>Het sterke toenemen van de geluidhinder zal volgens indiener niet alleen een negatief effect hebben op het woongenot en het verblijven in de tuin, het zal ook een effect hebben op de waarde van de woning en de gronden. Indiener geeft hierbij aan dat zij, bij doorzetting van deze plannen, een verzoek om planschade zal indienen.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting. Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.</p>
61	1	<p>Indiener merkt op dat de meetpunten in het geluidsmodel zijn geplaatst op de oorspronkelijke achtergevel van de woning. Inmiddels is de woning al geruime tijd uitgebouwd ten behoeve van de begane grond. De waarneempunten kloppen dan volgens indiener ook niet.</p>	<p>Een belangrijke bron voor het geluidmodel is het BAG (basisadministratie gebouwen). In het BAG is deze uitbouw (nog) niet opgenomen. In het akoestisch onderzoek zijn de toetspunten derhalve gepositioneerd op het object dat in BAG is opgenomen. Dit komt echter niet overeen met de werkelijke situatie. Voor het TB is het model daarom aangepast. De uitbouw is toegevoegd en op de uitbouw is ook een toetspunt opgenomen waarop de geluidbelasting wordt berekend. Dit leidt overigens niet tot een andere geluidbelasting op de woning. De hoogste geluidbelasting wordt namelijk op verdiepingsniveau (2^e verdieping) berekend.</p>
61	2	<p>Indiener stelt dat er voorbij wordt gegaan aan de kwaliteit van wonen, en die van de directe leefomgeving op en om het perceel. Er is sprake van een zeer zware aanslag op de omgevingskwaliteit door aanleg van de weg op zéér korte afstand van de woning, met alle nadelige gevolgen van</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op de afwegingen rond luchtkwaliteit en paragraaf</p>

		dien. Het plan is volledig gebaseerd op technische gronden en gegevens, waarmee sanering en daarmee de basis voor onteigening niet aanwezig is. De schade kan zeker niet voor indieners rekening blijven.	3.3 gaat in op gezondheid en leefbaarheid. Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
61	3	<p>Indiener wordt geraakt in zijn belang. Gevolg van het project is een niet te overziene waardedaling van ons bezit. Dit door o.a. exorbitant, en exponentieel, hoge geluidsbelasting, ontnemen van privacy en rust. De weg is gesitueerd in de achtertuin! Nu uitzicht op bos, straks is er uitzicht op een geluidsscherm van 2 meter hoog gesitueerd op een even zo hoog talud. Hierdoor sprake van een enorme afscheiding van ca. 4 meter hoog op een afstand van ruim 10 meter van de achterdeur. De afwatering van de nieuwe weg, o.a. vanaf talud, vindt plaats middels een parallelle sloot. Deze wordt ter plaatste van ons perceel, en het buurperceel, onderbroken. Hierdoor zal er volgens indiener sprake zijn van hevige vernatting van de grond/tuin. Hiervoor ziet indiener geen maatregelen opgenomen. Alles bij elkaar genomen een onacceptabele situatie.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht.</p> <p>Vanwege het project wordt de N35 ter hoogte van uw woning verschoven. In de toekomstige situatie is uw woning aan de zuidzijde van de N35 gelegen zijn (vanwege het verschuiven van de N35 in noordelijke richting). De rijksweg komt hierdoor aan de achterzijde van uw object te liggen. De geluidbelasting neemt vanwege het verschuiven van de weg op de achtergevel toe. Doordat een scherm aan de zuidzijde van de N35 wordt gerealiseerd blijft het maximale geluidniveau in uw tuin onder de 60 dB. Aan de voorzijde van uw object neemt de geluidbelasting op 1,5 meter hoogte fors af tot minder dan 50 dB.</p> <p>Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade'.</p> <p>Water van het talud langs de weg kan in het talud infiltreren en als buffer is er een 3 meter brede strook grond tussen talud en het genoemde perceel. Dit biedt voldoende ruimte voor infiltratie van hemelwater. De nabijge parallelsloot heeft als functie de ontwatering van het omliggende gebied, niet het opvangen van wegwater. Dit betekent dat deze ervoor zorgt dat het grondwaterpeil niet te hoog kan stijgen en dat overtollig regenwater afgevoerd kan worden. De sloot ligt op korte afstand van het perceel en voorziet daarmee in de benodigde afwatering. In de huidige situatie is er aan de noordzijde van het perceel geen perceelssloot aanwezig, en daarmee geen noodzaak tot het terugbrengen van een perceelssloot.</p>
61	4	<p>Door het ontnemen van gronden in indieners achtertuin is er minder mogelijkheid tot bebouwing in de achtertuin van bijvoorbeeld een nieuwe schuur. Er worden volgens indiener dan ook bouwmogelijkheden ontnomen, welke op eigen grond niet te compenseren zijn. Worden hiervoor extra mogelijkheden geboden, al dan niet in samenspraak met de gemeente Wierden? Door aanleg van de weg met bijbehorende op- en afritten acht indiener extra verlichting/lantaarnpalen nabij zijn perceel waarschijnlijk. Hierdoor acht indiener (niet gewenste) lichthinder aannemelijk. Door gewijzigde ontsluiting van het perceel van indiener dient er te worden omgereden naar Wierden.</p>	<p>Bij de aankoop van gronden zoekt Rijkswaterstaat zo veel mogelijk naar maatwerkoplossingen, zo ook bij de indiener, Het is op voorhand niet aan te geven wat de exacte mogelijkheden zijn, zoals bijvoorbeeld voor bouw van een nieuwe schuur.</p> <p>De exacte positie van de verlichting is onderdeel van de nadere uitwerking tijdens de realisatiefase. Uitgangspunt hierbij is dat de verlichting zo min mogelijk naar de omgeving toe mag uitstralen.</p> <p>De extra afstand die indiener in de toekomstige situatie aflegt om via de Nijverdalsestraat naar Wierden te rijden bedraagt ongeveer 170 meter. Hoewel dit natuurlijk nadelig is voor de inspreker, is geen zodanige verslechtering dat het besluit niet genomen kan worden.</p>

61	5	<p>Indiener vindt dat er geen rekening gehouden is met, en voorzien in een adequate, afwatering van oppervlakte- en hemelwater afvoer tussen ons perceel en de nieuwe weg.</p>	<p>Op deze locatie wordt het wegwater en bermwater (tot aan het geluidsscherm) opgevangen en afgevoerd. Het zal niet ter plaatse infiltreren. Er zal geen extra water richting het perceel van indiener stromen. Dit veroorzaakt dan ook geen problemen voor de tuin en perceel van indiener.</p> <p>Zie ook de beantwoording van zienswijzenummer 61 punt 3.</p>
62	1	<p>Indiener merkt op dat de meetpunten in het geluidmodel zijn geplaatst op de oorspronkelijke achtergevel van de woning. Inmiddels is de woning al geruime tijd uitgebouwd ten behoeve van de begane grond. De waarneempunten kloppen dan ons inziens ook niet.</p>	<p>Een belangrijke bron voor het geluidmodel is het BAG (basisadministratie gebouwen). In het BAG is deze uitbouw (nog) niet opgenomen. In het akoestisch onderzoek zijn de toetspunten derhalve gepositioneerd op het object dat in BAG is opgenomen. Dit komt echter niet overeen met de werkelijke situatie. Voor het TB is het geluidmodel daarom aangepast. De uitbouw is toegevoegd en op de uitbouw is ook een toetspunt opgenomen waarop de geluidbelasting wordt berekend. Dit leidt overigens niet tot een andere geluidbelasting op de woning. De hoogste geluidbelasting wordt namelijk op verdiepingsniveau (2^e verdieping) berekend.</p>
62	2	<p>Indiener vindt dat er voorbij wordt gegaan aan de kwaliteit van wonen, en die van de directe leefomgeving op en om het perceel. Er is sprake van een zeer zware aanslag op de omgevingskwaliteit door aanleg van de weg op zéér korte afstand van de woning, met alle nadelige gevolgen van dien. Het plan is volledig gebaseerd op technische gronden en gegevens, waarmee sanering en daarmee de basis voor onteigening niet aanwezig is. De schade kan zeker niet voor indieners rekening blijven.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting. Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.</p>
62	3	<p>Indiener vervolgt dat het gevolg een niet te overziene waardedaling van de woning is. Dit door o.a. exorbitant, en exponentieel, hoge geluidsbelasting, ontnemen van privacy en rust. De weg is gesitueerd in de achtertuin! Nu uitzicht op bos, straks is er uitzicht op een geluidsscherm van 2 meter hoog gesitueerd op een even zo hoog talud. Hierdoor sprake van een enorme afscheiding van ca. 4 meter hoog op een afstand van ruim 10 meter van de achterdeur. De afwatering van de nieuwe weg, o.a. vanaf talud, vindt plaats middels een parallelle sloot. Deze wordt ter plaatste van het perceel, en het buurperceel, onderbroken. Hierdoor zal er ons inziens sprake zijn van hevige vernatting van de grond/tuin. Hiervoor ziet indiener geen maatregelen opgenomen. Alles bij elkaar genomen een onacceptabele situatie.</p>	<p>Op deze locatie – binnen het grondwaterbeschermingsgebied – wordt het wegwater en bermwater (tot aan het geluidsscherm) opgevangen en afgevoerd. Het zal niet ter plaatse infiltreren. Er zal geen extra water richting het perceel van indiener stromen. Dit veroorzaakt dan ook geen problemen voor de tuin en het perceel van indiener.</p> <p>Water van het talud langs de weg kan in het talud infiltreren en als buffer is er een 3 meter brede strook grond tussen talud en het perceel. Dit biedt voldoende ruimte voor infiltratie van hemelwater. De aanwezige parallelsloot heeft als functie de ontwatering van het omliggende gebied, niet het opvangen van wegwater. Dit betekent dat deze ervoor zorgt dat het grondwaterpijl niet te hoog kan stijgen en dat overtollig regenwater afgevoerd kan worden. De sloot ligt op korte afstand van het genoemde perceel en voorziet daarmee in de benodigde afwatering. In de huidige situatie is er aan de noordzijde van het genoemde perceel geen perceelssloot aanwezig, en daarmee geen noodzaak tot het terugbrengen van een perceelsloot. In hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord wordt ingegaan op 'Waardevermindering en schade', waarbij in</p>

			paragraaf 6.1 wordt ingegaan op waardevermindering.
62	4	<p>Indiener stelt dat door het ontnemen van gronden in de achtertuin er minder mogelijkheid is tot bebouwing in de achtertuin van bijvoorbeeld een nieuwe schuur. Er worden volgens indiener dan ook bouwmogelijkheden ontnomen, die op eigen grond niet te compenseren zijn. Worden hiervoor extra mogelijkheden geboden, al dan niet in samenspraak met de gemeente Wierden? Door aanleg van de weg met bijbehorende op- en afritten acht indiener extra verlichting/lantaarnpalen nabij zijn perceel waarschijnlijk. Hierdoor acht indiener (niet gewenste) lichthinder aannemelijk. Door gewijzigde ontsluiting van het perceel van indiener dient er te worden omgreden naar Wierden.</p>	<p>Bij de aankoop van gronden zoekt Rijkswaterstaat zo veel mogelijk naar maatwerkoplossingen, zo ook bij de indiener, Het is op voorhand niet aan te geven wat de exacte mogelijkheden zijn.</p>
62	5	<p>Indiener vindt dat er geen rekening gehouden is met, en voorzien in een adequate, afwatering van oppervlakte- en hemelwater afvoer tussen het perceel en de nieuwe weg.</p>	<p>Op deze locatie – binnen het grondwaterbeschermingsgebied – wordt het wegwater en bermwater (tot aan het geluidsscherm) opgevangen en afgevoerd. Het zal niet ter plaatse infiltreren. Er zal geen extra water richting het perceel van indiener stromen. Dit veroorzaakt dan ook geen problemen voor de tuin en het perceel van indiener.</p> <p>Zie ook de beantwoording van zienswijzenummer 62 punt 3.</p>
63	1	<p>Indiener mist bij de geluidsberekeningen de op- en afritberekeningen. Vooral vrachtverkeer zorgt hierbij voor geluidsoverlast. Daarom lijkt het logisch om ook de toe- en afritten met schermen uit te voeren. De werktijden voor het aanleggen van de weg: waar staat dit vermeld? Wordt er ook onregelmatig gewerkt? Hoe hoog worden de geluidsschermen? Men praat over 1 meter, maar is dit niet te laag? Mis meetwaarden van geluid en emissie. Wordt er nadien gemeten om te kijken of de berekende waarden wel kloppen en als er afwijkingen zijn niet refereren naar 2030!</p>	<p>In het geluidonderzoek wordt het geluid vanwege verkeer op de N35 bepaald, dit is inclusief het verkeer op de toe- en afritten. Het verkeer op de toe- en afritten wordt dan ook niet afzonderlijk berekend en getoetst. Voor de dimensionering en plaatsing van schermen wordt op locaties waar toe- en afritten zijn gelegen gekeken naar de maatgevende wegvakken zodat het geluid vanwege het wegverkeer op een efficiënte en zinvolle manier kan worden afgeschermd. In dit geval zorgt het doorgaand verkeer voor de grootste bijdrage in de geluidbelasting. Het treffen van maatregelen langs de hoofdrijbaan zorgt dan ook voor het grootste geluidreducerende effect.</p> <p>Op basis van het TB zal het financieel doelmatige akoestische maatregelpakket ter hoogte van de woning van indiener leiden tot een scherm van 2 meter hoog. De aanpassing van 1 meter naar 2 meter heeft te maken met een actualisatie van het onderzoek, hierdoor levert de maatregelafweging tot iets andere resultaten. Het is op dit moment nog niet bekend hoe de aannemer de werkzaamheden uitvoert. Hinder tijdens de uitvoering is echter onvermijdelijk. Het is mogelijk dat de aannemer gedurende de werkzaamheden maatregelen treft om de hinder te voorkomen. In hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1.3. nader is ingegaan op de maatregelen na realisatie van de N35.</p>

63	2	<p>Indiener heeft enkele vragen. Persoonlijke werktijden van aanwonenden als deze onregelmatig werken: wordt dit meegenomen in de bouwopstellingen? Deze zorgen voor extra geluidoverlast overdag (slaapuren voor mensen die nachtdiensten draaien).</p>	<p>Helaas kunnen de werkzaamheden aan de N35 niet afgestemd worden op persoonlijke werktijden van direct aanwonenden.</p>
63	3	<p>Doordat woning binnen 100 meter van de autoweg staat, wordt indiener zowel op gebied van geluid en emissies als financieel behoorlijk geraakt door de veranderingen aan de N35. Geluidsniveau wordt met 3dB verdubbeld en met de NOx en fijnstof zit indiener ook dicht bij de zone met code oranje. Met de ploegendiensten van indiener is er een grote kans, dat de benodigde aantal uren rust niet gehaald gaan worden. Financieel moet er geld komen voor optimale isolatie van het huis.</p>	<p>Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.</p> <p>In de beantwoording op punt 4 wordt verder ingegaan op gevelisolerende maatregelen om het binnenniveau in de woning indien nodig terug te brengen tot de wettelijke grenswaarde.</p>
63	4	<p>Indiener woont straks 60-100 meter vanaf de weg. Het geluidsniveau zal verdubbelen en indiener maakt zich daar zorgen om. Er komt wel een scherm langs de weg, maar niet langs de toe- en afrit (waar indiener woont). Bij het talud zullen auto's en vrachtwagens optrekken, zodat het geluidsniveau hoger is dan nu wordt gedacht. Indiener wil graag geluidswerende maatregelen bij de toe- en afrit. Indiener draait nachtdiensten en slaapt overdag, dus hij zal anders veel last ondervinden van het geluid. Dat geldt ook voor de situatie als indiener in de tuin zit.</p>	<p>De N35 komt wat dichterbij de woning te liggen dan in de huidige situatie het geval is, dit zal inderdaad tot een hogere geluidbelasting op de woning van indiener leiden ondanks de plaatsing van schermen. Voor de dimensionering en plaatsing van schermen wordt op locaties waar toe- en afritten zijn gelegen gekeken naar de maatgevende wegvakken zodat het geluid vanwege het wegverkeer op een efficiënte en zinvolle manier kan worden afgeschermd. In dit geval zorgt het doorgaand verkeer voor de grootste bijdrage in de geluidbelasting. Het treffen van maatregelen langs de hoofdrijbaan zorgt dan ook voor het grootste geluidreducerende effect en dat is de reden dat er geen schermen langs de toe- afrit worden geplaatst.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het (O)TB is gebleken dat de geluidbelasting op de bovenste verdieping voor de woning van indiener omhoog gaat van 54 dB naar 59 dB. Dit betekent een toename van 5 dB, wat bijna gelijk staat aan een intensiteitsverviervoudiging (+3 dB is een verdubbeling, +6 dB betekent een verviervoudiging van de geluidsintensiteit) dubbeling. Een toename van 5 dB is wel hoorbaar, maar staat niet gelijk aan een waarneembare verdubbeling van het geluid voor het gehoor. Een waarneembare verdubbeling van het geluid staat gelijk aan een toename van circa 10 dB. Dit neemt echter niet weg dat er wel een hoorbare verandering in de geluidssituatie kan optreden en dat dit tot hinder kan leiden.</p> <p>Omdat in de toekomstige projectsituatie voor de woning van indiener, ondanks het treffen van overdrachtsmaatregelen, nog sprake is van een overschrijding van de toetswaarde zal een gevelisolatie onderzoek worden uitgevoerd naar de binnenwaarde in de woning. Indien de binnenwaarde hoger is dan de grenswaarde die hiervoor in de Wet milieubeheer is</p>

			<p>opgenomen, komt de woning in aanmerking voor gevelisolierende maatregelen (op kosten van het Rijk) om het binnenniveau in de woning terug te brengen tot de grenswaarde. Het gevelisolatie onderzoek maakt geen onderdeel uit van het onderzoek dat nu wordt uitgevoerd, maar zal in een later stadium worden uitgevoerd.</p> <p>Het object is gelegen aan de zuidzijde van de N35. De geluidbelasting neemt vanwege het verschuiven van de weg op de gevel toe. Doordat een scherm aan de zuidzijde van de N35 wordt gerealiseerd blijft de toename op de rekenhoogte van 1,5 meter beperkt tot circa 3 dB en blijft het maximale geluidniveau in uw tuin onder de 55 dB. Daarnaast heeft het deel van de tuin dat afgeschermd wordt door het object een lager geluidniveau (circa 50 dB) dan de berekende geluidbelasting op 1,5 meter hoogte aan de voorzijde van het object.</p>
63	5	<p>Indiener zou graag willen dat in zijn huis uitgegaan wordt van maximaal 36 dB, mede in verband met zijn werk (waarbij hij overdag slaapt).</p>	<p>In de Wet milieubeheer is in artikel 11.2 bepaald welke binnenwaarde van toepassing is voor een woning, bepalend hierbij het jaar van bouw of afgegeven bouwvergunning van de woning en openstelling van de weg. Voor woningen bij wegen die in gebruik zijn genomen op of na 1 januari 1982, of indien voor de bouw van die objecten een bouwvergunning is afgegeven na 1 januari 1982 geldt een binnenwaarde van 36 dB. Voor de woning van indiener is de bouwvergunning voor 1 januari 1982 afgegeven, dit betekent dat de toepasselijke binnenwaarde 41 dB bedraagt. Van deze wettelijke bepaling kan niet worden afgeweken.</p>
63	6	<p>In het verleden is gezegd dat de Ten Catweg verkeersluw zou zijn, maar daar lijkt nu geen sprake meer van te zijn. In eerdere bijeenkomsten was er sprake van, maar er is niets meer van terug te vinden. Indiener wil graag weten wat er met dit standpunt gebeurd is en liever nog: dat het overeind blijft zoals destijds gemeld is. Nu is er in ieder geval geen sprake van een geluidsluwe situatie, aangezien er veel sluisverkeer is. Het liefst wil indiener dat er alleen bestemmingsverkeer komt.</p>	<p>De problematiek op de Ten Catweg is bekend bij de betreffende wegbeheerder (gemeente Wierden). Aan de hand van verkeerstellingen blijkt er inderdaad een groot aandeel sluisverkeer van deze weg gebruik te maken. Verwacht wordt dat na aanleg van de nieuwe N35 het verkeer op de N35 beter doorstroomt, waardoor er geen/minder gebruik wordt gemaakt van de Ten Catweg. Mocht in de praktijk blijken dat er toch nog veel sluisverkeer van de Ten Catweg gebruik maakt, dan zal de gemeente alsnog passende maatregelen nemen (b.v. spitsuurverbod).</p>
63	7	<p>De twee huizen naast indiener gaan weg. Daar wil men materieel en materiaal plaatsen. Indiener verwacht dat ze daar last van gaan krijgen, ook omdat bouwverkeer er constant langs zal rijden. Indiener zal last van het geluid krijgen en bovendien wordt hun privacy aangetast. De periode waarin de overlast zal plaatsvinden, zal bovendien lang zijn, gezien de duur van het project.</p>	<p>Werkzaamheden aan de N35 leiden tot hinder. Rijkswaterstaat en de desbetreffende aannemer spannen zich in om hinder te beperken. Er wordt in overleg met diverse betrokken partijen routes voor bouwverkeer en een bouwfasering uitgewerkt. Deze zullen o.a. tijdens informatieavonden op hoofdlijnen kenbaar worden gemaakt. Voor individuele betrokkenen bestaat de mogelijkheid om specifieke zaken te zijner tijd nader met elkaar te bespreken.</p>

63	8	Indiener zal waarschijnlijk de bovenverdieping extra moeten isoleren ivm geluidsoverlast. Indiener vraagt op welke wijze dit financieel gecompenseerd wordt. Bovendien zal het huis in waarde verminderen. Indiener vraagt welke compensatie daar tegenover staat.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
63	9	Indiener wil graag actiever geïnformeerd worden. De consequenties van de plannen kunnen groot zijn, met name voor de mensen die blijven wonen. RWS besteedt meer aandacht aan de mensen die uitgekocht worden.	Het verzoek van de indiener zal worden meegenomen in de communicatieaanpak van het project.
63	10	Indiener vraagt ook om naast de berekeningen ook metingen uit te voeren in de praktijk. Dus meer aandacht voor de daadwerkelijke situatie ter plekke en niet de situatie op papier.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
63	11	Indiener vraagt of de maatregelen die genomen worden om overlast te beperken, te nemen vóórdat de bouw start en niet pas als de weg gereed is. Tijdens de bouw zal indiener namelijk ook overlast ondervinden.	Het is op dit moment nog niet bekend hoe de aannemer de werkzaamheden uitvoert, mede om deze reden worden op voorhand geen maatregelen voorgeschreven om hinder te voorkomen. Hinder tijdens de uitvoering is echter onvermijdelijk. De aannemer zal echter wel moeten voldoen aan de wet- en regelgeving op het gebied van geluid en hinder dat is vastgelegd in de APV en het Bouwbesluit. Van de aannemer wordt verwacht dat hij maatregelen neemt om hinder te beperken
63	12	Indiener is tegen het verhogen van het geluidsniveau. Indiener pleit ervoor om geen ontheffingen te verlenen voor het verhogen van de norm.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.
63	13	Langs de weg komt een scherm van 1 meter hoog. Indiener vraagt zich af of dit hoog genoeg is om geluid en inkijk te beperken."	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
63	14	In het verslag staat dat de Boersingel drukker gaat worden door minder oversteekpunten, maar er staat niets over ongelijkvloerse kruising Wierden West. Hoe wordt de Ten Cateweg verkeersluw gehouden? Dit was altijd een belangrijk punt en is meerdere malen aangekaart.	De problematiek op de Ten Cateweg is bekend bij de betreffende wegbeheerder (gemeente Wierden). Aan de hand van verkeerstellingen blijkt er inderdaad een groot aandeel sluipverkeer van deze weg gebruik te maken. Verwacht wordt dat na aanleg van de nieuwe N35 het verkeer op de N35 beter doorstroomt, waardoor er geen/minder gebruik wordt gemaakt van de Ten Cateweg. Mocht in de praktijk blijken dat er toch nog veel sluipverkeer van de Ten Cateweg gebruik maakt, dan zal de gemeente alsnog passende maatregelen nemen (b.v. spitsuurverbod).
65	1	Indiener verwijst naar zienswijze 48.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 48.

65	2	<p>Indiener is zeer verwonderd en verontrust dat het direct naast de N35 ongeveer t.h.v. km 41100 tot km 40200 gelegen natuurgebied 't Steenbroake waarin, zoals is aangegeven in het OTB/MER N35 o.a. een vliegroute en foerageergebied van diverse soorten vleermuizen zijn aangetroffen, nauwelijks aandacht krijgt.</p> <p>Indiener is van mening dat dit mooie gebied ernstig verstoord zal worden door toename van geluid en verlichting.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p>
65	3	<p>Het bevreemd indiener zeer dat de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a waarvan de gevelbelasting van de woning in het OTB/MER N35 wordt aangemerkt als overschrijding Lden. GPP niet zijn aangemerkt als knelpunt (pag. 310 van c. Akoestisch onderzoek).</p> <p>Indiener is van mening dat bij de veel voorkomende zuidwestenwind deze woningen eveneens aanmerkelijke geluidoverlast ondervinden en boven de norm van 50 dB uit komen. Indiener wijst hierbij op de metingen en berekeningen waarin de wind nog niet is meegenomen, zie pag. 134 en 214 van c. Akoestisch onderzoek. Hier gaat het in deze berekeningen om grensgevallen: resp. 49 en 50 dB.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.</p>
65	4	<p>Indiener verzoekt de adressen Meijerinkshoekweg 1 en 1a te informeren middels de OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.</p>
65	5	<p>Indiener geeft aan in het buitengebied te wonen, een bewuste keuze vanwege de rust.</p> <p>Indiener stelt dat de geluidsbelasting bij de woning bij huidig GGP van 47 db omhoog gaat naar 52 db, ondanks de maatregel van geluidsreducerend asfalt. De cumulatiewaarde is zelfs tussen 56 dB en 60 dB wat fors boven de Toets/streefwaarde GGP van 50 dB is, iets wat voor indiener onacceptabel hoog is. Daarnaast stelt de indiener dat de Toets/streefwaarde GGP is opgehoogd naar 50 dB (normaliter ca. 48,5 db) voor een autoweg. Indiener geeft aan dat dit kan volgens de wet, maar dat het toch vreemd is dat daar van afgeweken kan worden (naar boven). Het voelt voor indiener als willekeur.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>

65	6	In 2017 was er gedurende 10 maanden sprake van zuidwestenwind, gemeten door weerstation Twenthe over 2017 en aangegeven in een windroos waarin duidelijk zichtbaar is dat het geluid geproduceerd door het wegennet volledig de kant van indiener wordt opgestuwd. De geluidbelasting zal volgens indiener daardoor zeker nog hoger zijn. Volgens indiener zijn in de berekeningen de hoeveelheid wind en de richting hiervan vreemd genoeg niet meegenomen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
65	7	Uitgaande van de 50 dB wordt voor indiener woning de norm met 2 dB overschreden en als men de cumulatiewaarden aanhoudt zelfs met 6 tot 10 dB. Uitgaande van indiener huidig woongenot wordt het aantal decibels overschreden met minimaal 8 tot 12 dB. Hierbij moet vermeld worden dat de vastgestelde GPP een gemiddelde is over de 24 uur per dag, dus dat er tenminste 2x per dag gedurende de ochtend- en avondspits substantieel meer lawaai zal komen, zeker als er sprake is van wind.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
65	8	Indiener geeft aan dat bij berekeningen (geen metingen) alles gebaseerd is op prognoses en aannames. Het gemiddelde kan volgens indiener veel slechter uitpakken, zeker als de aanzuigende werking ook nog eens sterker is dan ingeschat en als het waait. De geluidsbelasting op de woning is een jaargemiddelde waarde van het geluidsniveau over het hele etmaal, waarbij de avond- en nachtperiode extra zwaar meetellen. Rijkswaterstaat heeft (d.d. 28-12-2017) per mail benadrukt dat de belasting dus niet hetzelfde is als een meting met de geluidsmeting. Indiener uit de zorg dat de geluidbelasting in de praktijk veel erger kan zijn.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
65	9	Indiener geeft aan dat de luchtvervuiling en de geluidstoename niet gezondheidsbevorderlijk is, evenals een negatieve invloed op het woongenot.	De gezondheidseffecten zijn meegenomen in de (wettelijke) toetsing in het MER in de onderwerpen lucht en geluid. De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg en het gebruik van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Met het voldoen aan deze normen worden gezondheidseffecten in belangrijke mate beperkt en voldoet het project aan de luchtkwaliteitseisen volgens uit de Wet milieubeheer. Voor verdere uitleg over geluid(maatregelen) en luchtkwaliteit, zie Hoofdstuk 3: Woon en Leefklimaat van deze Nota van Antwoord.
65	10	Voor de Wierdenaren is het natuurgebied 't Steenbroake belangrijk	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in

		<p>en dichtbij. De toename van verkeerslawaaï is volgens indiener ook daar ingrijpend. Omdat daar de afstand tot de N35 nog veel kleiner is zal volgens indiener daar de geluidsbelasting voor o.a. vleermuizen nog vele malen hoger zijn, ondanks de geplande strook boscompensatie t.b.v. de vliegroute. Indiener heeft geen metingen kunnen vinden over de geluidsbelasting in dit gebied noch dat men 't Steenbroake aanmerkt als gebied waar men rekening mee houdt.</p> <p>Om u te informeren: 't Steenbroake is een natuurgebied van oorspronkelijk 18.5 ha dat in de jaren 90 door Cogas is aangelegd omdat in waterwingebied geen landbouwactiviteiten meer konden plaatsvinden. Hierin is ook een wal geconstrueert met een vleermuiskelder, evenals een vijver met als doel dat vleermuizen hierover kunnen foerageren. De gegevens in de OTB/MER tonen ook duidelijk aan dat deze natuurontwikkeling succes heeft gehad. Diverse soorten vleermuizen zijn bij ieder bezoek aangetroffen, zowel foeragerend als op vliegroutes. Vitens organiseerde de afgelopen jaren rondleidingen waarbij m.n. aandacht werd besteed aan de vleermuizen. Er schijnt ook een dassenburcht te zijn. Voor Wierden is dit een belangrijk stukje natuur dat behouden moet blijven.</p> <p>Als bijlage stuurt indiener de folder die destijds door Cogas werd verspreid. Hoewel niet aangemerkt als officieel natuurgebied wil indiener toch uitdrukkelijk de aandacht vestigen op 't Steenbroake.</p>	paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
65	11	<p>In de Habitatrichtlijn (art.3.5 e.v. lid 2) is opgenomen dat het verboden is dieren als bedoeld in lid 1 opzettelijk te verstoren. In Bijlage 11 pag. 31 t/m 39 van het OTB N35 wordt in het Deelrapport Natuur duidelijke achtergrond informatie gegeven over de in 't Steenbroake aanwezige dieren, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op pag. 36 wordt aangegeven dat foerageergebied 9 ('t Steenbroake) een belangrijk foerageergebied is voor de Dwergvleermuis, de Laatvlieger en de Watervleermuis. Het ligt echter buiten het plangebied. - Op pag. 39 wordt aangegeven dat de vliegroute van de Laatvlieger en de Watervleermuis in het plangebied ligt. - Op pag. 62 van III Toelichting OTB N35 worden onder '6.5 Maatregelen wel 2 andere locaties genoemd: t.h.v. het ecoduct en t.h.v. km 41000. Men heeft het in tabel 6.6 o.a. over aanleg van afschermdende voorzieningen licht aldaar. De locatie 't Steenbroake t.h.v. km 41100 tot km 40200 ontbreekt 	

		echter volgens indiener.	
65	12	<p>Aan de Zuidzijde van de N35 ter hoogte van de Schietbaanweg en Meijerinksberg worden wel schermen geplaatst voor enkele woningen. Waarom is het daar dan wel financieel doelmatig? Bovendien zou het zeer wel kunnen dat deze schermen juist geluid weerkaatsen naar het leefgebied van indiener en naar 't Steenbroake. Alleen al vanwege de daar aanwezige vleermuizen moet er volgens indiener iets gebeuren. Dat resulteert ook in meer rust in het natuurgebied, er leeft daar meer dan alleen vleermuizen.</p> <p>Indiener verzoekt dan ook om geluidschermen aan de Noordzijde van de N35 en langs de toerit richting Nijverdal te plaatsen met een adequate lengte.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. In paragraaf 4.2. is nader ingegaan op de effecten op de vleermuizen in 't Steenbroake.</p>
65	13	<p>Aan de Zuidzijde van de N35 ter hoogte van de Schietbaanweg en Meijerinksberg worden wel schermen geplaatst voor enkele woningen. Waarom is het daar dan wel financieel doelmatig?</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p> <p>Voor het wel of niet financieel doelmatig zijn van maatregelen spelen verschillende factoren een rol. Het aantal woningen, de hoogte van de woningen tot de weg zijn hierbij van belang. De geluidbelasting voor de woningen aan de Schietbaanweg en Meijerinksberg is in de projectsituatie ondanks de toename te gering om voldoende budget aan reductiepunten te genereren voor een akoestisch zinvolle maatregel. Aan de zuidzijde liggen de woningen korter op de weg waardoor een hogere geluidbelasting optreedt. Hierdoor genereert deze groep woningen een groter budget aan reductiepunten. Daarbij is de akoestisch zinvolle maatgellengte voor de woningen aan de zuidzijde naar verhouding korter vanwege de minder grote afstand tot de weg. Hierdoor is het voor deze woningen wel financieel doelmatig om een overdrachtsmaatregel te treffen.</p>
65	14	<p>Indiener maakt zich zorgen over de geluidweerkaatsing van de schermen aan de zuidzijde van de N35 naar het woongebied en naar 't Steenbroake. Alleen al vanwege de daar aanwezige vleermuizen moet er volgens indiener iets gebeuren. Dat resulteert volgens indiener ook in meer rust in het natuurgebied. Er leeft daar meer dan alleen vleermuizen.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. In paragraaf 4.2. is nader ingegaan op de effecten op de ecologie.</p>
65	15	<p>Samenvattend verzoekt indiener geluidschermen te plaatsen aan de Noordzijde van de N 35 ter hoogte van de Meijerinksberg/Schietbaanweg met een adequate lengte, geluidschermen te plaatsen langs de toerit richting Nijverdal, verzoek maximale snelheid N35 aan te passen naar 80 km/pu (en daar op toezien).</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>

65	16	<p>Verder verzoekt indiener:</p> <ul style="list-style-type: none"> - akoestische berekeningen te doen verrichten ten behoeve van 't Steenbroake en de uitkomsten hiervan te laten meewegen in uw besluit. - beperkende maatregelen nemen wat betreft het licht ten behoeve van de natuur (vleermuizen) in 't Steenbroake. 	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p>
65	17	<p>Indiener verzoekt vervolgens:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de woningen Meijerinkshoekweg 1 en 1a op te nemen in de lijst als knelpunt (resterend) c. Akoestisch onderzoek pag. 310 en eveneens in de kaarten pag. 310, 312, 314 en 316 aan te merken. - de adressen Meijerinkshoekweg 1 en 1a te informeren middels de OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden. 	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a.</p>
65	18	<p>Mede omdat deskundigen indiener hebben verteld dat de geluidbelasting op het oor een veelvoud is van de geproduceerde hoeveel meerdere decibels (verhoging met bijvoorbeeld 3 dB levert een 2x zoveel geluid op het oor en bij verhoging met 6 dB, 4x zoveel geluid op het oor).</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
66	1	<p>Indiener merkt op dat in de akoestische rapportage er alleen rekening gehouden is met de geluidafkomstig van het contact van de banden met het asfalt omdat dit de geluidsbron van de motor zou overstemmen. Door Uw deskundige is dit tijdens de informatie avond dd. 13-12-2017 bevestigd. Hij heeft aangegeven dat de grootste geluidsbron het contact van de banden met het asfalt is en om aan de eisen te voldoen heeft met zgn. geluidsabsorberend asfalt toegepast. Er is echter geen rekening gehouden met optrekkend verkeer, met name het vrachtverkeer en motoren. Het geluid c.q. de decibellen die door het optrekkend verkeer ontstaan overstemt het geluid veroorzaakt door het contact van de banden met het wegdek. Hier voldoet de redenering niet dat door het toepassen van geluidsabsorberend asfalt het geluid gereduceerd wordt. Aangezien indiener dicht op de oprit / afrit Boersingel woont (ca. 40 meter) heeft indiener hier direct mee te maken.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.</p>
66	2	<p>Door het aanleggen van een snelweg met een op- en afrit op 40 meter van het huis van indiener is voorbijgegaan aan de belangen van indiener. Indiener heeft begin jaren '90 een vrijstaand woonhuis gekocht in het natuurgebied "het Wierdenseveld" waarbij rust, uitzicht en vrijheid (geen burens) voorop stonden en waarvoor indiener veel meer kosten heeft moeten maken voor de aanschaf dan voor een woning in het dorp Nijverdal of Wierden. Er wordt geen enkel rekening gehouden met de situatie van indiener. Tot indieners</p>	<p>Voor uitleg over geluid en luchtkwaliteit, zie hoofdstuk 3 'Woon en Leefklimaat' van deze Nota van Antwoord.</p> <p>Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade'.</p>

		<p>verbazing wordt voor de bewoners in Nijverdal, waarvan o.i. iedereen verder van de snelweg afwonen dan indiener, een extra geluidscherm geplaatst ondanks dat hier ook het zgn. geluidsabsorberende asfalt wordt toegepast. Omdat indiener buitenaf woont met de eerste burens op ca. 1.500 meter komt indiener hiervoor niet in aanmerking ondanks dat indiener dichterbij de weg woont. Dit is meten met 2 maten, terwijl het er voor de bewoners in Nijverdal alleen maar beter op wordt, wordt het woongenot van indiener verslechterd / verergerd. Indiener kan niet meer met fatsoen buiten zitten, met als gevolg dat indiener straks het woonhuis aan de straatstenen niet meer kwijt kan.</p>	
66	3	<p>Indiener wil dus niet geconfronteerd worden met het geluid van een snelweg, optrekkend verkeer en het uitzicht op een snelweg. Hiervoor heeft indiener destijds niet de woning gekocht. Indien niet afgezien wordt van de plannen is het belang van indiener dan ook dat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. gecompenseerd worden voor de waardevermindering van het woonhuis en 2. er een geluids(aarden)wal dan wel geluidsscherm wordt aangelegd zodat het geluid verminderd wordt en het zicht op de snelweg onttrokken wordt zodat het huidige woongenot gewaarborgd blijft. 	<p>Voor de woning van indiener treedt er in de toekomstige plansituatie geen toename in de geluidbelasting. De geluidbelasting op de woning bedraagt in de situatie met een volledig benut geluidproductieplafond 61 dB, en is daarmee de toetswaarde voor de woning. In de toekomstige plansituatie wordt een geluidbelasting van 61 dB berekend. Hiermee wordt voldaan aan de toetswaarde. Ondanks dat wel sprake is van een behoorlijke geluidbelasting, treedt er met het project geen toename in de geluidbelasting op. Daarnaast blijft de geluidbelasting wel nog onder de waarde van 65 dB wat in de wet Milieubeheer als maximaal waarde geldt. Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering en bedrijfsschade nader zijn toegelicht.</p>
66	4	<p>Indiener vraagt zich af wat de garanties zijn dat in de toekomst het dure geluidsabsorberende asfalt niet vervangen wordt door een ZOAB of erger nog door DAB.</p>	<p>Rijkswaterstaat is verplicht een wegdekverharding aan te leggen dat tenminste dezelfde geluidreducerende eigenschappen heeft als in het besluit is opgenomen. Daarna dient Rijkswaterstaat als wegbeheerder te blijven voldoen aan de Geluidsproductieplafonds.</p>
66	5	<p>Het ZOAB dient regelmatig onderhouden te worden anders verliest het zijn functie. Dit geldt volgens indiener ook voor het geluidsabsorberende asfalt. Is hiermee, de afname van de geluidsabsorptie, bij het opstellen van de geluidsrapportage ook rekening mee gehouden?</p>	<p>De verminderde geluidreductie gedurende levensduur is verdisconteerd in de berekeningen. Voor beheer en onderhoud van de weg wordt alleen de vluchtstrook gereinigd. Door het band-wegdekcontact op rijstroken wordt het vuil uit de poriën getrokken en daarmee schoon gehouden.</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>

66	6	De aanleg van de snelweg zal van een nationaal dan wel provinciaal belang zijn waarbij vele partijen en personen er een (politiek / financieel) voordeel bij hebben. Dat een enkeling, indiener dus, er financieel en qua woongenot er alleen maar op achteruit gaat moet dit na genoegdoening gecompenseerd worden. Indiener wil niet het gevoel krijgen het kind van de rekening te zijn.	Bij het nemen van een besluit moet de overheid alle bij het besluit betrokken belangen in kaart brengen en meewegen in het definitieve besluit. Binnen de geldende kaders is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35. Dat komt om dat belangen soms tegenstrijdig zijn en ook wettelijke en financiële kaders een rol spelen bij de uiteindelijke besluitvorming.
67	1	Indiener stelt dat door de zuidwestenwind de geluidbelasting boven de 50 dB uit zal komen terwijl op het industrieterrein in Wierden de maximale norm 40dB is. Indiener kan dit mondeling toelichten.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. en 3.1.2. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de hoogte van de geluidbelasting.
67	2	De N35 gaat te kort langs de woning van indiener, i.v.m. met geluid en uitlaatgassen. Indiener heeft het wel gehad met fijn stof uitstoot van de dieseltrein.	Onderzoek naar dieseltreinen maakt geen deel uit van het Tracébesluit. De normen voor fijn stof, stikstofdioxide en andere stoffen worden niet overschreden als gevolg van aanleg van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Volgens het wettelijk kader is een toets aan de normen voor het nemen van een tracébesluit voldoende. Voor verdere uitleg over geluid(maatregelen) en luchtkwaliteit, zie Hoofdstuk 3: Woon en Leefklimaat van deze Nota van Antwoord.
67	3	Indiener vindt deze voorlichting van RWS uit niet acceptabel.	Indiener is op 30 november 2017 aangeschreven in verband met de gevolgen van het OTB/MER voor geluid. Bij deze brief is het OTB/MER op USB-card gevoegd. In de brief is een en ander nader toegelicht en zijn alle mogelijkheden beschreven voor nadere informatievoorziening en voorlichting, zoals het raadplegen van de webviewer voor het project en de website over geluid langs rijkswegen, het bezoeken van de informatiebijeenkomst of het bellen met de landelijke informatielijn.
68	1	Volgens indiener verslechtert de aansluiting van de noord-zuidverbinding met de N35 met het voorliggende ontwerp sterk en gaat feitelijk terug naar de situatie van voor 2008. En dat terwijl Rijkswaterstaat in haar berekeningen aangeeft dat de capaciteit van het wegdeel vanaf de Baron van Sternbachlaan naar de tunnel niet verandert door dit project. Dat roept vragen op over de afweging die hier gemaakt is.	Met de aanpassing van de N35 sinds 2008 (situatie met 1 x 2 rijstroken, erfaansluitingen en door centrum van Nijverdal met meerdere kruispunten en voetgangersoversteekplaatsen) met zowel de realisatie van de tunnel als het gedeelte waarvoor nu de plannen worden opgesteld, is en wordt extra capaciteit gerealiseerd en wordt tevens de verkeersveiligheid vergroot. In de tunnel blijft weliswaar één rijstrook per richting beschikbaar maar dit is voldoende voor de verkeersafwikkeling. Op het gedeelte van de N35 tussen Wierden en Nijverdal bieden de twee rijstroken ook voldoende capaciteit. Daarnaast wordt de N35 verkeersveilig uitgevoerd met ongelijkvloerse aansluitingen en heeft de tunnel veel doorgaand verkeer weggenomen uit het centrum van Nijverdal. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn

			toegelicht.
68	2	Ergens tussen de af- en toerit bij 't Lochter en de tunnel moet de capaciteit van de nieuwe autoweg terug van 3800 naar 1500. En waarom zou dat niet kunnen met een gelijkvloerse kruising bij de Baron van Sternbachlaan? De capaciteit op de huidige weg is immers al 1500! Die optie is niet doorgerekend in het verkeerskundige model, maar is wel cruciaal voor een goed besluit. Neem daarbij de relatief goede I/C waarde op dit wegvak ook zonder project. Dat leidt tot indieners stelling dat de projectgrens verkeerd gekozen is! Door de autoweg niet op 34,8km, maar op 35,8 km te laten starten kunnen de kosten van een viaduct bespaard worden zonder nadelige effecten op de N35 en met betere doorstroming op de noord zuidverbinding!	Rijkswaterstaat heeft in de verkenningfase de projectscope vastgesteld. Het betreft de vaststelling voorkeursalternatief door de Minister na overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente en gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holten. De keuze is gemaakt op basis van het Verkenningrapport N35. Hierin zijn ook de (verschillen in) kosten van de gelijkvloers en ongelijkvloerse kruisingen opgenomen. Een ongelijkvloerse kruising draagt bovendien bij aan de projectdoelstelling verkeersveiligheid.
68	3	Weegt het belang om 1 km langer 100 km/ uur te kunnen rijden op tegen alle extra kilometers over lokale wegen? Een toename van 320% van het verkeer door het Lochter? Het verschil tussen de 100 km of 80 km per uur op die laatste kilometer is 9 seconden. En zet dat eens af tegen de 1 minuut en 10 seconden die de ambulance straks vanaf de Baron van Sternbachlaan extra nodig heeft om op de N35 richting Wierden te komen. Om nog maar te zwijgen over de extra tijd in de richting van Haarle.	De verkeersafwikkeling op onderliggend wegennet is als voldoende beoordeeld. Waar nodig worden maatregelen op onderliggend wegennet getroffen.
68	4	Over de noodzaak voor deze laatste kilometer zijn de documenten volgens indiener niet overtuigend. De verkeersdoorrekening laat zien dat zonder project op het drukste moment, in het hoogste scenario voor 2030 en alleen in de avondspits de I/C waarde op het stuk na het Lochter al onder de 0,9 ligt. Dus waar is dan de noodzaak voor een ongelijkvloerse kruising bij de Baron van Sternbachlaan? Zeker als de capaciteit in het deel naar de tunnel toch teruggebracht moet worden. Een viaduct nu is een dure, permanente en suboptimale oplossing; Een oplossing waarvan de belangenafweging niet duidelijk is, je de noodzaak ter discussie kunt stellen en waarvan nu al duidelijk is dat die veel weerstand oproept.	Nut en noodzaak is al in verkenning afgehecht. Het betreft de vaststelling voorkeursalternatief door de Minister na overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente en gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holten. De keuze is gemaakt op basis van het Verkenningrapport N35. Hierin zijn ook de verkeersafwikkeling en de (verschillen in) kosten van de gelijkvloers en ongelijkvloerse kruisingen opgenomen.
68	5	Indiener is van mening dat door de projectgrens te verleggen de balans van maatschappelijke kosten en baten veel beter wordt en kan dit project met veel meer draagvlak uitgevoerd worden. Indiener is ervan overtuigd dat veel inwoners bereid zijn om een keer per dag (want het gaat alleen om de	Rijkswaterstaat heeft in de verkenningfase de projectscope vastgesteld. Het betreft de vaststelling voorkeursalternatief door de Minister na overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente en gemeenten Hellendoorn, Wierden, Rijssen-Holten. De keuze is gemaakt op basis van het

		avondspits in het scenario 2030!)) wat langer te moeten wachten bij de stoplichten op de Baron van Sternbachlaan in ruil voor permanente en directe ontsluiting van de noord zuidverbinding op de N35.	Verkenningrapport N35. Hierin zijn ook de (verschillen in) kosten van de gelijkvloers en ongelijkvloerse kruisingen opgenomen.
68	6	Een no regret oplossing door de autoweg nu een kilometer verder te laten beginnen en voorlopig de kruising met de Baron van Sternbachlaan aan te houden doet volgens indiener meer recht aan de lokale situatie en reeds gedane investeringen in de noord-zuidverbinding. En indiener is ervan overtuigd dat met de uitgespaarde middelen voor het viaduct een slimme en goede verkeersregeling mogelijk is. Zeker als je de doorstroming en snelheid afzet tegen andere beperkingen verder naar het westen op de N35. Dan komen we, volgens indiener, er samen op de -gelukkig-relatief beperkte spitsmomenten wel uit.	
68	7	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: verslechtering aansluiting noord zuidverbinding. De situatie gaat weer terug naar 2008: - Verkeer richting Zwolle gaat weer door de Grotestraat. Voorstelbaar dat Jonckheerelaan vanuit Hellendoorn dan weer de voorkeur krijgt. - Verkeer richting Almelo gaat van een provinciale weg via lokale wegen en twee extra rotondes en veel vrachtverkeer in het industriegebied naar de aansluiting. - Vertraging voor hulpdiensten. Ambulancepost ligt aan de Baron van Sternbachlaan. Richting Almelo wordt de aansluiting ruim een minuut trager.	Vanuit de verkeersberekeningen blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Jonckheerelaan beperkt toeneemt. Het verkeer zal naar verwachting met 2% toenemen. Voor verkeer vanaf de Baron van Sternbachlaan richting Almelo betekent dit inderdaad meer reistijd omdat niet meer vanaf de Baron van Sternbachlaan de N35 wordt opgereden. RWS: is in het voortraject vertraging voor hulpdiensten aandachtspunt geweest?
68	8	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: verslechtering aansluiting noord zuidverbinding. De situatie gaat weer terug naar 2008: - desinvestering van de noord zuidverbinding: Deze was juist bedoeld voor een betere ontsluiting op de N35. Met name voor vrachtverkeer Ten Cate en Ben&Jerry's. Dat rijdt straks weer door de Grotestraat of over de lokale wegen in het Lochter.	Door het aanpassen van de N35 is het mogelijk dat routes van/naar bepaalde locaties veranderen. Op enkele kruispunten op het onderliggend wegennet zijn aanpassingen voorzien om te komen tot een acceptabele verkeersafwikkeling.
68	9	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 is dat het viaduct geen verhoging geeft van de capaciteit: - Capaciteit wegvak tot aan Baron van Sternbachlaan is nu 1500 en blijft na project ook 1500 - Capaciteit wegvak vanaf 37,2 tot aan 34,8 moet overgang bieden van 3800	Het betreft de vaststelling voorkeursalternatief door de Minister na overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente en gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holten. De keuze is gemaakt op basis van het Verkenningrapport N35. Hierin zijn de verkeersafwikkeling en de (verschillen in) kosten van de gelijkvloers en ongelijkvloerse kruisingen opgenomen maar ook aanvullende effecten op natuur, landschap, ruimtebeslag,

		<p>naar 1500</p> <p>- Viaduct verlegt dat punt alleen met een kilometer. Enige meerwaarde is langer (9 seconden) met een hogere snelheid kunnen rijden</p>	<p>geluid en water.</p>
68	10	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn:</p> <p>- Piekbelasting gaat uit van scenario "hoog" CPB in 2030. Zelfs in dat scenario blijft de I/C waarde zonder project voor het baanvak na 't Lochter onder de 0,9.</p>	<p>De begrenzing van het project en keuze voor ongelijkvloerse kruisingen volgen uit de keuze voor het voorkeursalternatief. Het betreft de vaststelling voorkeursalternatief door de Minister na overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente en gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holten. De keuze is gemaakt op basis van het Verkenningrapport N35. Hierin zijn de verkeersafwikkeling en de (verschillen in) kosten van de gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen opgenomen maar ook aanvullende effecten op natuur, landschap, ruimtebeslag, geluid en water. Verkeersdoorstroming is onderdeel van verkenning maar is niet het enige aspect dat is beoordeeld.</p>
68	11	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn:</p> <p>- In diezelfde periode tot 2030 zal de zelfrijdende/ adaptief rijdende auto volledig zijn intrede doen met verbeterd gebruik van de wegcapaciteit.</p>	<p>De effecten van de zelfrijdende/ adaptief rijdende auto zal mogelijk leiden tot efficiënter gebruik van de wegcapaciteit. Op dit moment kan echter nog niet op deze ontwikkeling geanticipeerd worden. Het is namelijk nog onduidelijk hoe technologie zich door de tijd heen zal ontwikkelen en in hoeverre het gebruik ervan op wegen toeneemt. Daarnaast is doorstroming één van de aspecten waarop is beoordeeld. Bij de vaststelling van het voorkeursalternatief zijn meerdere aspecten beoordeeld. Door de Minister is, op basis van een verkenningenrapport, een voorkeursalternatief vastgesteld.</p>
68	12	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn:</p> <p>- Gemiddelde snelheid en capaciteit moet in de tunnel toch omlaag, die overgang moet ergens tussen 't Lochter en 34,8 plaatsvinden.</p>	<p>De effecten van de zelfrijdende/ adaptief rijdende auto zal mogelijk leiden tot efficiënter gebruik van de wegcapaciteit. Echter is doorstroming één van de aspecten waarop is beoordeeld. Bij de vaststelling van het voorkeursalternatief zijn meerdere aspecten beoordeeld. Door de Minister is, op basis van een verkenningenrapport een voorkeursalternatief vastgesteld.</p>
68	13	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn:</p> <p>- 1 km langer met hogere snelheid kunnen rijden levert zeer beperkt tijds winst op.</p>	<p>De begrenzing van het project en keuze voor ongelijkvloerse kruisingen volgen uit de keuze voor het voorkeursalternatief. Het betreft de vaststelling voorkeursalternatief door de Minister na overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente en gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holten. De keuze is gemaakt op basis van het Verkenningrapport N35. Hierin zijn de verkeersafwikkeling en de (verschillen in) kosten van de gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen opgenomen maar ook aanvullende effecten op natuur, landschap, ruimtebeslag, geluid en water. Verkeersdoorstroming is onderdeel van verkenning maar is niet het enige aspect dat is beoordeeld.</p>

68	14	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn:</p> <p>- Scenario met een gelijkvloerse kruising met de noord zuidverbinding is niet in verkeersberekeningen opgenomen. Die doorrekening en vergelijking met het huidige ontwerp is cruciaal voor een goed besluit.</p>	<p>De begrenzing van het project en keuze voor ongelijkvloerse kruisingen volgen uit de keuze voor het voorkeursalternatief. Het betreft de vaststelling voorkeursalternatief door de Minister na overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente en gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holten. De keuze is gemaakt op basis van het Verkenningrapport N35. Hierin zijn de verkeersafwikkeling en de (verschillen in) kosten van de gelijkvloers en ongelijkvloerse kruisingen opgenomen maar ook aanvullende effecten op natuur, landschap, ruimtebeslag, geluid en water.</p>
68	15	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: Viaduct geeft een nieuw knelpunt rotonde het Lochter met Boersingel:</p> <p>- toename op dit punt met 10.000 voertuigen per etmaal (>320%).</p>	<p>De begrenzing van het project en keuze voor ongelijkvloerse kruisingen volgen uit de keuze voor het voorkeursalternatief. Het betreft de vaststelling voorkeursalternatief door de Minister na overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente en gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holten. De keuze is gemaakt op basis van het Verkenningrapport N35. Hierin zijn de verkeersafwikkeling en de (verschillen in) kosten van de gelijkvloers en ongelijkvloerse kruisingen opgenomen maar ook aanvullende effecten op natuur, landschap, ruimtebeslag, geluid en water.</p> <p>Uit de voor het OTB uitgevoerde beoordeling van de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet, blijkt dat de verkeersafwikkeling, met beschreven maatregelen, voldoende is.</p>
68	16	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: Viaduct geeft een nieuw knelpunt rotonde het Lochter met Boersingel:</p> <p>- veel spitsverkeer en veel vrachtwagens in combinatie met rotondes geeft een lage gemiddelde snelheid.</p>	<p>De verkeersafwikkeling op de rotonde 't Lochter met Burg. H. Boersingel is getoetst op verkeersafwikkeling waarbij rekening is gehouden met het spitsverkeer en het aandeel vrachtverkeer zoals dat uit in verkeersmodel berekeningen is bepaald. De verkeersafwikkeling blijkt hierbij voldoende, mits een bypass wordt gerealiseerd van noord naar west.</p>
68	17	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: Viaduct geeft een nieuw knelpunt rotonde het Lochter met Boersingel:</p> <p>- Ook al tonen doorrekeningen aan dat de nieuwe aansluiting het verkeer kan verwerken, het blijft een lokale weg met lagere gemiddelde snelheid en geen mogelijkheid tot uitwijken (bij pech/ ongeval).</p>	<p>Ten behoeve van de verkeersafwikkeling zijn algemeen geaccepteerde verkeersberekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat verkeersafwikkeling voldoende is. Uitwijkingsmogelijkheden bij pech/ongeval op rotonde zelf zijn inderdaad beperkt. Dit verandert echter niet ten opzichte van de huidige situatie.</p>
68	18	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: Viaduct geeft een nieuw knelpunt rotonde het Lochter met Boersingel:</p> <p>- bij vastlopen ontstaat sluisverkeer door het Lochter. Maar uiteindelijk moet alles toch over dezelfde rotonde! Er zijn geen alternatieve routes.</p>	<p>De verkeersafwikkeling op de rotonde het Lochter met Boersingel is getoetst op verkeersafwikkeling waarbij rekening is gehouden met het spitsverkeer en het aandeel vrachtverkeer zoals dat in verkeersmodel berekeningen is bepaald. De verkeersafwikkeling blijkt hierbij voldoende, mits een bypass wordt gerealiseerd van noord naar west.</p>
68	19	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar</p>	<p>De begrenzing van het project en keuze voor ongelijkvloerse kruisingen volgen uit de keuze</p>

		<p>35,8 zijn: In stand houden van de huidige kruising heeft veel voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - no regret: als het verkeer met meer dan het scenario stijgt kan in een nieuwe periode (>10 jaar) alsnog besloten worden tot aanpassing. Zo niet dan was het niet nodig. 	<p>voor het voorkeursalternatief. Het betreft de vaststelling voorkeursalternatief door de Minister na overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente en gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holten. De keuze is gemaakt op basis van het Verkenningrapport N35. Hierin zijn de verkeersafwikkeling en de (verschillen in) kosten van de gelijkvloers en ongelijkvloerse kruisingen opgenomen maar ook aanvullende effecten op natuur, landschap, ruimtebeslag, geluid en water. Verkeersdoorstroming is onderdeel van verkenning maar is niet het enige aspect dat is beoordeeld.</p>	
68	20	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: In stand houden van de huidige kruising heeft veel voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - doel noord zuid verbinding blijft behouden (minder (vracht)verkeer door de kernen) 		
68	21	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: In stand houden van de huidige kruising heeft veel voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - betere verdeling door keuzemogelijkheid voor automobilisten. Lokale automobilisten kunnen kiezen of ze de af- en toerit het Lochter gebruiken of de Baron van Sternbachlaan. 		
68	22	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: In stand houden van de huidige kruising heeft veel voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geen nadelige effecten viaduct op omgeving (geluid/ landschap/ natuur) 		<p>Uitgangspunt is de gehele N35 met ongelijkvloerse kruisingen aan te leggen ten behoeve van veiligheid en doorstroming. De begrenzing van het project is hierop afgestemd.</p> <p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden.</p>
68	23	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: In stand houden van de huidige kruising heeft veel voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verdere aanpassing verkeersregeling is mogelijk voor betere doorstroming op piekmomenten (bijvoorbeeld alleen rechtsafslaand verkeer tijdens de spits) 		
68	24	<p>Indiener stelt dat een alternatieve aanpak om de projectgrens op te schuiven niet in het ontwerpbesluit naar voren komt. Een hele grote investering kan daarmee achterwege blijven en voorkomt/reduceert een grote toename van de geluidsoverlast voor de bewoners. Bovendien voorkomt dit een inperking van de bereikbaarheid van de Kruidenwijk.</p>	<p>In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord wordt ingegaan op 'Ontwerpkeuzes en alternatieven', waarbij in paragraaf 2.1 nader wordt ingegaan op de totstandkoming ligging en ontwerp van de weg.</p>	

68	25	<p>Daar waar eerste de Grote straat in Nijverdal de bottle neck was, werd dit na het Combiplan de stoplichten bij Wierden.</p> <p>Wanneer nu de 4-baansweg wordt doorgetrokken vanaf de A35 tot kort voor de tunnel zal daar waar de 4 banen overgaan naar 2 banen het verkeer last ondervinden. In het ontwerptracébesluit wat er nu ligt zal het pijnpunt (Wierden ri Zwolle) vanaf hm 34,8 zijn, in het alternatief dat indiener aandraagt vanaf hm 35,8.</p>	<p>Uit de beoordeling van de doorstroming blijkt dat het samenvoegen op de rijbaan van 2 rijstroken naar 1 rijstrook naar verwachting niet tot problemen zal leiden.</p>
68	26	<p>De laatste kilometer in dit ontwerptracébesluit is een hele dure kilometer en leidt tot desinvestering. Niet alleen op financieel gebied is het een dure kilometer. Ook voor leefbaarheid, bereikbaarheid voor bewoners - en belangrijker nog, hulpdiensten - en milieu. En dat terwijl het maar een minimaal voordeel op het hele project betekent, aldus de indiener.</p>	<p>In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord wordt ingegaan op 'Ontwerpkeuzes en alternatieven', waarbij in paragraaf 2.1 nader wordt ingegaan op de totstandkoming ligging en ontwerp van de weg.</p>
68	27	<p>Het plan levert meer geluidsoverlast op voor indiener als bewoner dichtbij het traject. Dit heeft direct invloed op indieners leefgenot en op de waarde van zijn woning.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Hoofdstuk 6 gaat nader in op de waardevermindering en schade.</p>
68	28	<p>De N35 wordt minder goed ontsloten waardoor het meer tijd kost om op de N35 te komen, hetgeen voor indieners werk dagelijks van toepassing is.</p>	<p>Bij het voorkeursalternatief kan het zijn dat voor specifieke reizen de reistijd toeneemt. Echter zal het aantal verliesuren door de verbeterde doorstroming op de N35, afnemen.</p>
68	29	<p>Veiligheidsdiensten hebben meer tijd nodig om in onze straat te komen.</p>	<p>Om na te gaan in hoeverre de aanleg van de nieuwe N35 invloed heeft op de opkomsttijden is bij de brandweer gevraagd om dit na te gaan. De brandweer heeft berekend dat de aanleg van de nieuwe N35 nauwelijks negatieve invloed heeft op het dekkingspercentage.</p>
69	1	<p><i>Zienswijze 69 is na afloop van de zienswijzeperiode ingediend.</i></p> <p>Inspreker geeft aan dat als gevolg van de N35:</p> <ul style="list-style-type: none"> -de gronden waardoor het trace kruist zal zijn ingebruik voor landbouw doeleinden hierdoor worden de bedrijfsinkomsten vernietigd -landbouwgrond wordt opgekocht voor de N35 deze zijn niet snel in deze omgeving weer te kopen waardoor land van verder gekocht moet worden hierdoor is veel reistijd gemoeid word men daar in gecompenseerd -landbouw bedrijven zijn gebonden aan grond door rvo en kan men mest op de gronden kwijt wanneer dit opgekocht word zal de bedrijfsvoering drastisch aangetast worden hoe word men daar in gecompenseerd 	<p>Rijkswaterstaat is al reeds in gesprek met de indiener over de aankoop van de gronden en rechten. Hierbij zoekt Rijkswaterstaat zo veel mogelijk naar maatwerkoplossingen, zo ook bij de indiener. Het is op voorhand niet aan te geven wat de exacte mogelijkheden zijn.</p>

70	1	Indiener verwijst naar zienswijze 30.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.
71	1	Indiener mist onderdelen in het OTB/MER. In de akoestische rapportage is alleen rekening gehouden met de geluid afkomstig van het contact van de banden met het asfalt omdat dit de geluidsbron van de motor zou overstemmen. Door Uw deskundige is dit tijdens de informatie avond dd. 13-12-2017 bevestigd. Hij heeft aangegeven dat de grootste geluidsbron het contact van de banden met het asfalt is en om aan de eisen te voldoen heeft met zgn. geluidsabsorberend asfalt toegepast. Er is echter geen rekening gehouden met optrekkend verkeer, met name het vracht verkeer en motoren. Het geluid c.q. de decibellen die het optrekkend verkeer ontstaat overstemd het geluid veroorzaakt door het contact van de banden met het wegdek. Hier voldoet de redentatie niet dat door het toepassen van geluidsabsorberend asfalt het geluid gereduceerd wordt. Aangezien indiener dicht op de oprit / afrit meester de Boersingel verblijft (ca. 40 meter) heeft indiener hier direct mee te maken.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
71	2	Indiener wordt geraakt in zijn belang. Op het adres is naast wonen ook boven de garage een kantoor gevestigd, daar het op de eerste verdieping is gevestigd zal de geluidsoverlast fors toenemen. Bij een normaal gesprek zullen de ramen gesloten dienen te worden wat in de zomer maanden betekent dat er geen ramen tegen elkaar opengezet kunnen worden om voor verkoeling te zorgen en er dus maatregelen getroffen moeten worden.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. De geluidgrenswaarden die in de Wet milieubeheer zijn opgenomen zijn enkel van toepassing op woningen en andere geluidsgevoelige objecten. Kantoren vallen niet onder andere geluidsgevoelige objecten en de geluidgrenswaarden uit de Wet milieubeheer zijn hierop dan ook niet van toepassing. Op het kantoor boven de garage is de geluidbelasting dan ook niet berekend. Op de woning treedt er vanwege het project geen toename in de geluidbelasting op, het is aannemelijk dat dit ook voor de garage met daarboven het kantoor het geval zal zijn.
71	3	Indiener wil niet geconfronteerd worden met het geluid van een snelweg met optrekkend verkeer. Indien niet afgezien wordt van de plannen is het belang van indiener dan ook dat er een geluid(aarden)wal dan wel geluidsscherm wordt aangelegd zodat het geluid verminderd wordt.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
72	1	Uit de ter inzage gelegde OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden blijkt dat ter plaatse van de Baron van Sternbachlaan de N35 door middel van een viaduct over deze laan komt te liggen. Dit druist in tegen de eerder	Ten tijde van opstellen van de plannen en de realisatie van het Combiplan was de gedachte dat de kruising gelijkvloers zou blijven. Tijdens de verkenningsfase van het project N35 Nijverdal-Wierden is echter naar voren gekomen dat een ongelijkvloerse kruising

		door Rijkswaterstaat aangegeven mededeling dat deze kruising toekomst vast zou zijn én niet overeenkomt met zowel het 'oude' en het thans geldend bestemmingsplan 'N35 en spoor'.	wenselijker is omdat dit beter aansluit op de ambitie om de doorstroming en verkeersveiligheid op de N35 te verbeteren. De regio (gemeente Hellendoorn en provincie Overijssel) heeft dan ook extra budget beschikbaar gesteld om een ongelijkvloerse kruising te kunnen realiseren.
72	2	Indiener is het volledig eens met de zienswijze van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan inzake OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden. Deze gaat in op het wegvak aan de Nijverdalse zijde, van Regge t/m Wierdense Veld (km 34.650 t/m 38.000). De zienswijze van de werkgroep maakt ook deel uit van de (persoonlijke) zienswijze van indiener.	Voor de beantwoording van de door inspreker gerefereerde zienswijze wordt verwezen naar zienswijze nummer 28 Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
72	3	Indiener vertrouwt er op dat Rijkswaterstaat een gewijzigd besluit neemt dat de hoogte van de weg-as van de N35 ter plaatse van de Baron van Sternbachlaan niet verhoogd zal worden en dat de Baron van Sternbachlaan d.m.v. een tunnel onder de N35 door zal gaan en verbonden zal worden met de Wierdensestraat te Nijverdal.	
72	4	Indiener wil met de volgende zin besluiten: "Laat de oostelijke ontsluiting geen sluitpost van de Rijksweg 35 - Wierden worden en denk verkeerstechnisch vooruit!" (waarbij 'de oostelijke ontsluiting' nu gelezen moet worden als: 'kruising N35-Baron van Sternbachlaan'). Houd ook rekening met de omwonenden en het gehele gebied!	
72	5	Indiener geeft in overweging om het tracé tussen de voornoemde kruising en de Reggebrug richting Nijverdal voorlopig als 2-baans weg zo te laten en dat hierdoor de aangegeven tunnel onder de N35 mede bekostigd kan worden. Immers de tunnel in Nijverdal en de bruggen over de Regge en de Nevengeul worden ook nog niet uitgevoerd als 4-baans weg.	
73	1	Het verwondert en verontrust indiener zeer dat het direct naast de N35 ongeveer t.h.v. km 41100 tot km 40200 gelegen natuurgebied 't Steenbroake waarin, zoals is aangegeven in het OTB/MER N35 o.a. een vliegroule en foerageergebied van diverse soorten vleermuizen zijn aangetroffen, nauwelijks aandacht krijgt. Dit mooie, voor Wierdenaren belangrijke gebied zal ernstig verstoord worden door toename van geluid en verlichting.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
73	2	Het bevreedt indiener ook zeer dat de woning Meijerinksberg 4 waarvan de gevelbelasting van de woning in het OTB/MER N35 wordt aangemerkt als overschrijding Lden. GPP niet zijn aangemerkt als knelpunt (pag. 310 van c. Akoestisch onderzoek). Zeker omdat	Op basis van zowel het OTB als het TB bedraagt de geluidbelasting in de situatie met maatregelen deze woning 48 dB. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 50 dB, voor deze woning de toetswaarde, uit de Wet milieubeheer. Deze woning is daarmee op basis van het OTB en TB terecht niet als

		<p>er vaak sprake is van zuidwestenwind zullen zij eveneens aanmerkelijke geluidoverlast ondervinden en boven de norm van 50 dB uit komen. De metingen en berekeningen, waarin de wind nog niet is meegenomen (zie pag. 134 en 214 van c. Akoestisch onderzoek), geven dit ook aan, resp. 49 en 50 dB, nu een grensgeval.</p> <p>Indiener verzoekt de woningen Meijerinksberg 4 op te nemen in de lijst als knelpunt (resterend) c. Akoestisch onderzoek pag. 310 en eveneens in de kaarten pag. 310, 312, 314 en 316 aan te merken.</p>	resterend knelpunt opgenomen. In hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op het 'woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1.1. nader is ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidsbelasting.
73	3	<p>Indiener geeft aan in het buitengebied te wonen, een bewuste keuze vanwege de rust.</p> <p>Indiener stelt dat de geluidsbelasting bij de woning bij huidig GGP van 47 db omhoog gaat naar 52 db, ondanks de maatregel van geluidsreducerend asfalt. De cumulatiewaarde is zelfs tussen 56 dB en 60 dB wat fors boven de Toets/streefwaarde GGP van 50 dB is, iets wat voor indiener onacceptabel hoog is. Daarnaast stelt de indiener dat de Toets/streefwaarde GGP is opgehoogd naar 50 dB (normaliter ca. 48,5 db) voor een autoweg. Indiener geeft aan dat dit kan volgens de wet, maar dat het toch vreemd is dat daar van afgeweken kan worden (naar boven). Het voelt voor indiener als willekeur.</p>	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
73	4	In 2017 was er gedurende 10 maanden sprake van zuidwestenwind, gemeten door weerstation Twente over 2017 en aangegeven in een windroos waarin duidelijk zichtbaar is dat het geluid geproduceerd door het wegennet volledig de kant van indiener wordt opgestuwd. De geluidbelasting zal volgens indiener daardoor zeker nog hoger zijn. Volgens indiener zijn in de berekeningen de hoeveelheid wind en de richting hiervan vreemd genoeg niet meegenomen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
73	5	Uitgaande van de 50 dB wordt voor indieners woning de norm met 2 dB overschreden en als men de cumulatiewaarden aanhoudt zelfs met 6 tot 10 dB. Uitgaande van indiener's huidige woongenot wordt het aantal decibels overschreden met minimaal 8 tot 12 dB. Hierbij moet vermeld worden dat de vastgestelde GPP een gemiddelde is over de 24 uur per dag, dus dat er tenminste 2x per dag gedurende de ochtend- en avondspits substantieel meer lawaai zal komen, zeker als er sprake is van wind.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
73	6	Indiener geeft aan dat bij berekeningen (geen metingen) alles gebaseerd is op	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in

		<p>prognoses en aannames. Het gemiddelde kan volgens indiener veel slechter uitpakken, zeker als de aanzuigende werking ook nog eens sterker is dan ingeschat en als het waait.</p> <p>De geluidsbelasting op de woning is een Jaargemiddelde waarde van het geluidsniveau over het hele etmaal, waarbij de avond- en nachtperiode extra zwaar meetellen. Rijkswaterstaat heeft (d.d. 28-12-2017) per mail benadrukt dat de belasting dus niet hetzelfde is als een meting met de geluidsmeting.</p> <p>Indiener uit de zorg dat de geluidbelasting in de praktijk veel erger kan zijn.</p>	<p>paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.</p>
73	7	<p>Voor de Wierdenaren is het natuurgebied 't Steenbroake belangrijk en dichtbij. De toename van verkeerslawaaï is volgens indiener ook daar ingrijpend. Omdat daar de afstand tot de N35 nog veel kleiner is zal volgens indiener daar de geluidsbelasting voor o.a. vleermuizen nog vele malen hoger zijn, ondanks de geplande strook boscompensatie t.b.v. de vliegroute. Indiener heeft geen metingen kunnen vinden over de geluidsbelasting in dit gebied noch dat men 't Steenbroake aanmerkt als gebied waar men rekening mee houdt. Indiener verzoekt akoestische berekeningen te verrichten ten behoeve van 't Steenbroake en de uitkomsten hiervan te laten meewegen in het besluit.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p>
73	8	<p>In de Habitatrictlijn (art.3.5 e.v. lid 2) is opgenomen dat het verboden is dieren als bedoeld in lid 1 opzettelijk te verstoren. In Bijlage 11 pag. 31 t/m 39 van het OTB N35 wordt in het Deelrapport Natuur duidelijke achtergrond informatie gegeven over de in 't Steenbroake aanwezige dieren, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op pag. 36 wordt aangegeven dat foerageergebied 9 ('t Steenbroake) een belangrijk foerageergebied is voor de Dwergvleermuis, de Laatvlieger en de Watervleermuis. Het ligt echter buiten het plangebied. - Op pag. 39 wordt aangegeven dat de vliegroute van de Laatvlieger en de Watervleermuis in het plangebied ligt. - Op pag. 62 van III Toelichting OTB N35 worden onder '6.5 Maatregelen wel 2 andere locaties genoemd: t.h.v. het ecoduct en t.h.v. km 41000. Men heeft het in tabel 6.6 o.a. over aanleg van afschermdende voorzieningen licht aldaar. De locatie 't Steenbroake t.h.v. km 41100 tot km 40200 ontbreekt echter volgens indiener. 	

		Indiener verzoekt om beperkende maatregelen te nemen wat betreft het licht ten behoeve van de natuur (vleermuizen) in 't Steenbroake.	
73	9	<p>Aan de Zuidzijde van de N35 ter hoogte van de Schietbaanweg en Meijerinksberg worden wel schermen geplaatst voor enkele woningen. Waarom is het daar dan wel financieel doelmatig? Bovendien zou het zeer wel kunnen dat deze schermen juist geluid weerkaatsen naar het leefgebied van indiener en naar 't Steenbroake. Alleen al vanwege de daar aanwezige vleermuizen moet er volgens indiener iets gebeuren. Dat resulteert ook in meer rust in het natuurgebied, er leeft daar meer dan alleen vleermuizen.</p> <p>Indiener verzoekt dan ook om geluidschermen aan de Noordzijde van de N35 en langs de toerit richting Nijverdal te plaatsen met een adequate lengte.</p>	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. In paragraaf 4.2. is nader ingegaan op de effecten op de ecologie.
73	10	Indiener verzoekt de adressen Meijerinksberg 4 te informeren middels de OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden.	Het OTB/MER N35 Nijverdal - Wierden is een openbaar document waarvan eenieder kennis heeft kunnen nemen.
73	11	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 30	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.
74	1	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 68	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 68.
74	2	Indiener merkt op dat een alternatieve aanpak om de projectgrens op te schuiven niet in het ontwerptractébesluit naar voren komt. Een hele grote investering kan daarmee achterwege blijven en voorkomt/reduceert een grote toename van de geluidsoverlast voor indiener als bewoner. Bovendien voorkomt dit een inperking van de bereikbaarheid van de Kruidenwijk.	<p>Rijkswaterstaat heeft in de verkenningsfase de projectscope vastgesteld.</p> <p>Het betreft de vaststelling voorkeursalternatief door de Minister na overleg met de provincie Overijssel, Regio Twente en gemeenten Hellendoorn, Wierden en Rijssen-Holten. De keuze is gemaakt op basis van het Verkenningsrapport N35. Hierin zijn ook de (verschillen in) kosten van de gelijkvloers en ongelijkvloerse kruisingen opgenomen. Een ongelijkvloerse kruising draagt bovendien bij aan de projectdoelstelling verkeersveiligheid.</p>
74	3	Indiener denkt dat het plan meer geluidsoverlast oplevert als bewoner dichtbij het traject. Dit heeft direct invloed op het leefgenot en op de waarde van de woning.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting. Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.

74	4	De N35 wordt minder goed ontsloten waardoor het meer tijd kost om op de N35 te komen.	Bij het voorkeursalternatief kan het zijn dat voor specifieke reizen de reistijd toeneemt. Echter zal het aantal verliesuren op de N35 door de verbeterde doorstroming op de N35, afnemen.
74	5	Veiligheidsdiensten hebben meer tijd nodig om in onze straat te komen.	Om na te gaan in hoeverre de aanleg van de nieuwe N35 invloed heeft op de opkomsttijden is bij de brandweer gevraagd om dit na te gaan. De brandweer heeft berekend dat de aanleg van de nieuwe N35 nauwelijks negatieve invloed heeft op het dekkingspercentage.
75	1	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 30	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.
75	2	Indiener geeft aan dat het van belang is om het geluidniveau op acceptabel niveau te houden (en dus niet te verhogen), om ecologische hoofdstructuur en woongenot te houden op het huidige niveau.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
75	3	Indiener geeft aan dat er een hogere geluidbelasting voor zijn woning komt. Het woongenot van indiener wordt vooral bepaald door de tuin en het omliggende bos (recent opgeknapt en functionerend als recreatief/uitloop gebied).	Voor de objecten in Nijverdal ten noorden van de N35 en ten westen van de Baron van Sternbachlaan blijft de geluidbelasting op een rekenhoogte van 1,5 meter veelal gelijk. Dit geldt ook voor het geluidniveau op tuinniveau, voor de meeste objecten is het geluidniveau in de tuinen lager dan 50 dB.
75	4	Indiener maakt ernstig bezwaar tegen de voorgenomen hogere geluidbelasting.	
75	5	Indiener dient aanvullend een zienswijze in naar aanleiding van het schrijven van 30 november 2017 kenmerk RWS-2017/45931, waarin RWS aangeeft dat in de OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden een hogere geluidbelasting voor indieners woning is vastgesteld. Het verhogen van de geluidbelasting gaat indiener een stap te ver. Indiener maakt daar ernstig bezwaar tegen daar dit indieners woongenot bovenmatig zal aantasten. Dat geldt ook voor het bos waarin indiener woont.	
75	6	Indiener heeft veel zien veranderen sinds de aankoop van hun woning met de nodige consequenties van dien. Indiener heeft zich daarbij steeds constructief opgesteld. Dit doet indiener nu weer door aan te sluiten bij de zienswijzen van de werkgroep Baron van Sternbachlaan, waarin diverse suggesties worden gedaan om het woongenot en de mooie omgeving enigszins te sparen van de negatieve gevolgen van het voornemen om de N35 tussen Nijverdal en Wierden door te trekken.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
75	7	Indiener verwacht dat RWS kiest voor een eigentijdse en daarmee afdoende aanpak van de geluidproblematiek die past bij de omgeving (huis/bos) waarin	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht.

		indiener sinds jaar en dag woont.	
77	1	Het verwondert en verontrust indiener zeer dat het direct naast de N35, ongeveer ter hoogte van km 41100 tot km 40200, gelegen natuurgebied 't Steenbroake waarin, zoals is aangegeven in het OTB/MER N35 o.a. een vliegroute en foerageergebied van diverse soorten vleermuizen zijn aangetroffen, nauwelijks aandacht krijgt. Dit volgens indiener mooie, voor Wierdenaren belangrijke gebied zal ernstig verstoord worden door toename van geluid en verlichting.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
77	2	Voor de Wierdenaren is het natuurgebied 't Steenbroake belangrijk en dichtbij. De toename van verkeerslawaaï is volgens indiener ook daar ingrijpend. Omdat daar de afstand tot de N35 nog veel kleiner is zal volgens indiener daar de geluidsbelasting voor o.a. vleermuizen nog vele malen hoger zijn, ondanks de geplande strook boscompensatie t.b.v. de vliegroute. Indiener heeft geen metingen kunnen vinden over de geluidsbelasting in dit gebied noch dat men 't Steenbroake aanmerkt als gebied waar men rekening mee houdt. Indiener verzoekt akoestische berekeningen te verrichten ten behoeve van 't Steenbroake en de uitkomsten hiervan te laten meewegen in het besluit.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. In paragraaf 4.2. is nader ingegaan op de effecten op de vleermuizen in 't Steenbroake.
77	3	Voor Wierden is natuurgebied 't Steenbroake een belangrijk stukje natuur dat behouden moet blijven. Hoewel 't Steenbroake niet aangemerkt is als officieel natuurgebied wil indiener toch uitdrukkelijk de aandacht vestigen op 't Steenbroake.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
77	4	In de Habitatrichtlijn (art.3.5 e.v. lid 2) is opgenomen dat het verboden is dieren als bedoeld in lid 1 opzettelijk te verstoren. In Bijlage 11 pag. 31 t/m 39 van het OTB N35 wordt in het Deelrapport Natuur duidelijke achtergrond informatie gegeven over de in 't Steenbroake aanwezige dieren, te weten: - Op pag. 36 wordt aangegeven dat foerageergebied 9 ('t Steenbroake) een belangrijk foerageergebied is voor de Dwergvleermuis, de Laatvlieger en de Watervleermuis. Het ligt echter buiten het plangebied. - Op pag. 39 wordt aangegeven dat de vliegroute van de Laatvlieger en de Watervleermuis in het plangebied ligt. - Op pag. 62 van III Toelichting OTB N35 worden onder '6.5 Maatregelen wel 2 andere locaties genoemd: t.h.v. het ecoduct en t.h.v. km 41000. Men heeft het in tabel 6.6 o.a. over aanleg van afschermdende voorzieningen licht	

		<p>aldaar. De locatie 't Steenbroake t.h.v. km 41100 tot km 40200 ontbreekt echter volgens indiener.</p> <p>Indiener verzoekt om beperkende maatregelen te nemen wat betreft het licht ten behoeve van de natuur (vleermuizen) in 't Steenbroake.</p>	
77	5	<p>Indiener maakt zich zorgen over de geluidweerskaatsing van de schermen aan de zuidzijde van de N35 naar het woongebied en naar 't Steenbroake. Alleen al vanwege de daar aanwezig vleermuizen moet er volgens indiener iets gebeuren. Dat resulteert volgens indiener ook in meer rust in het natuurgebied. Er leeft daar meer dan alleen vleermuizen.</p>	
77	6	<p>Indiener verzoekt om geluidschermen te plaatsen aan de Noordzijde van de N35, ter hoogte van de Meijerinksberg/Schietbaanweg met een adequate lengte.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
77	7	<p>In 2017 was er gedurende 10 maanden sprake van zuidwestenwind, gemeten door weerstation Twente over 2017 en aangegeven in een windroos waarin duidelijk zichtbaar is dat het geluid geproduceerd door het wegennet volledig de kant van indiener wordt opgestuwd. De geluidbelasting zal volgens indiener daardoor zeker nog hoger zijn. Volgens indiener zijn in de berekeningen de hoeveelheid wind en de richting hiervan vreemd genoeg niet meegenomen.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.</p>
77	8	<p>Indiener verzoekt om geluidschermen te plaatsen langs de toerit richting Nijverdal.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
77	9	<p>Daarnaast wil indiener graag dat bewoners pro actief door Rijkswaterstaat op de hoogte worden gebracht van de effecten van de nieuwe N35 na elke monitoring, opdat er indien nodig, aangedrongen kan worden op aanvullende maatregelen om verdere hinder te voorkomen</p>	<p>Elk jaar verschijnt het nalevingsverslag op de website van Rijkswaterstaat. Het nalevingsverslag over het voorgaande jaar verschijnt aan het eind van het jaar of aan het begin van het nieuwe jaar. Het verslag kan worden geraadpleegd op de website van Rijkswaterstaat over geluid https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx. Rijkswaterstaat communiceert het verschijnen van het nalevingsverslag niet pro actief met de omgeving. Het is aan de indiener zelf om de website van Rijkswaterstaat in de gaten te houden en de resultaten uit het nalevingsverslag te raadplegen waarin de effecten van de nieuwe weg worden opgenomen. Het eerste verslag wordt gemaakt betreft het eerste volledige jaar na openstelling van de weg. De verwachting is dat de weg in 2022 wordt opengesteld. Het jaar waarover de eerste keer wordt nageleefd is het jaar 2023. Het verslag hierover zal eind 2024 of begin 2025 verschijnen. Bij vragen hierover kan contact worden opgenomen met Rijkswaterstaat.</p>

77	10	Indiener verwijst naar zienswijze 40.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 40.
77	11	Nadeelcompensatie zal worden aangevraagd indien onvoldoende maatregelen worden genomen.	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
78	1	Indiener is zeer verwonderd en verontrust dat het direct naast de N35 ongeveer t.h.v. km 41100 tot km 40200 gelegen natuurgebied 't Steenbroake waarin, zoals is aangegeven in het OTB/MER N35 o.a. een vliegroute en foerageergebied van diverse soorten vleermuizen zijn aangetroffen, nauwelijks aandacht krijgt. Indiener is van mening dat dit mooie gebied ernstig verstoord zal worden door toename van geluid en verlichting.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
78	2	Het bevreemdt indiener zeer dat de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a waarvan de gevelbelasting van de woning in het OTB/MER N35 wordt aangemerkt als overschrijding Lden. GPP niet zijn aangemerkt als knelpunt (pag. 310 van c. Akoestisch onderzoek). Indiener is van mening dat bij de veel voorkomende zuidwestenwind deze woningen eveneens aanmerkelijke geluidoverlast ondervinden en boven de norm van 50 dB uit komen. Indiener wijst hierbij op de metingen en berekeningen waarin de wind nog niet is meegenomen, zie pag. 134 en 214 van c. Akoestisch onderzoek. Hier gaat het in deze berekeningen om grensgevallen: resp. 49 en 50 dB.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
78	3	Volgens indiener zal wanneer de bedrijventerreinen bij Almelo en Nijverdal volledig gaan draaien er nog meer verkeersdruk komen.	Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 een nadere toelichting wordt gegeven over de verkeerstoename.
78	4	Indiener geeft aan dat hij in een gebied woont met minder woningen, waarbij er met betrekking tot maatregelen ter bestrijding van geluidshinder een onderscheid wordt gemaakt bij woningdichtheid (aantal huizen en bewoners). Indiener geeft aan dat er een economisch principe van toepassing is (kosten/baten afweging; niet financieel doelmatig!).	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
78	5	Indiener geeft aan in het buitengebied te wonen, een bewuste keuze vanwege de rust. Indiener stelt dat de geluidsbelasting bij de woning bij huidig GGP van 47 db omhoog gaat naar 52 db, ondanks de maatregel van geluidsreducerend asfalt. De cumulatiewaarde is zelfs tussen 56 dB en 60 dB wat fors boven de Toets/streefwaarde GGP van 50 dB is, iets wat voor indiener onacceptabel hoog is. Daarnaast stelt de indiener dat	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.

		de Toets/streefwaarde GGP is opgehoogd naar 50 dB (normaliter ca. 48,5 db) voor een autoweg. Indiener geeft aan dat dit kan volgens de wet, maar dat het toch vreemd is dat daar van afgeweken kan worden (naar boven). Het voelt voor indiener als willekeur.	
78	6	In 2017 was er gedurende 10 maanden sprake van zuidwestenwind, gemeten door weerstation Twenthe over 2017 en aangegeven in een windroos waarin duidelijk zichtbaar is dat het geluid geproduceerd door het wegennet volledig de kant van indiener wordt opgestuwd. De geluidbelasting zal volgens indiener daardoor zeker nog hoger zijn. Volgens indiener zijn in de berekeningen de hoeveelheid wind en de richting hiervan vreemd genoeg niet meegenomen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
78	7	Uitgaande van de 50 dB wordt de norm met 2 dB overschreden voor de woning van indiener en als men de cumulatiewaarden aanhoudt zelfs met 6 tot 10 dB. Uitgaande van het huidig woongenot wordt het aantal decibels overschreden met minimaal 8 tot 12 dB.. Indiener uit de zorg, omdat de GGP een gemiddelde is over de 24 uur per dag, dus dat er tenminste 2x per dag gedurende de ochtend- en avondspits substantieel meer lawaai zal komen. Zeker als er sprake is van wind.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. en 3.1.2. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de hoogte van de geluidbelasting.
78	8	Indiener geeft aan dat bij berekeningen (geen metingen) alles gebaseerd is op prognoses en aannames. Het gemiddelde kan volgens indiener veel slechter uitpakken, zeker als de aanzuigende werking ook nog eens sterker is dan ingeschat. De geluidsbelasting op de woning is een Jaargemiddelde waarde van het geluidsniveau over het hele etmaal, waarbij de avond- en nachtperiode extra zwaar meetellen. Rijkswaterstaat heeft (d.d. 28-12-2017) per mail benadrukt dat de belasting dus niet hetzelfde is als een meting met de geluidsmeting. Indiener uit de zorg dat de geluidbelasting in de praktijk veel erger kan zijn.	Voor het TB van de N35 worden de geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld en opgenomen in het geluidregister op basis van de informatie uit het akoestisch onderzoek bij het besluit. Indien na openstelling de verkeersgroei sterker is als verwacht zal uit de monitoring blijken dat er sprake is van een (dreigende) overschrijding van de nieuwe vastgestelde geluidproductieplafond. Rijkswaterstaat is dan wettelijk verplicht nieuwe/aanvullende geluidmaatregelen in overweging te nemen conform het daarvoor staande wettelijke en beleidsmatige kader. In paragraaf 3.1.3 "Aanvullende maatregelen na monitoring" ordt dit onderdeel verder toegelicht. Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
78	9	Indiener geeft aan dat de geluidstoename niet gezondheidsbevordelijk is, evenals een negatieve invloed op het woongenot. Mede omdat deskundigen indiener hebben verteld dat de geluidbelasting op het oor een veelvoud is van de geproduceerde hoeveel meerdere decibels (verhoging met bijvoorbeeld 3	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.

		dB levert een 2x zoveel geluid op het oor en bij verhoging met 6 dB, 4x zoveel geluid op het oor).	
78	10	Indiener behoudt zich het recht voor wederom om aanvullende maatregelen te verzoeken, indien dit blijkt dat de praktijk erger is dan de berekeningen (Rijkswaterstaat heeft aangegeven de geluidbelasting te monitoren, zie ook artikel 14 lid 1 jo. Lid 2c van het ontwerp tracébesluit).	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
78	11	Voor de Wierdenaren is het natuurgebied 't Steenbroake belangrijk en dichtbij. De toename van verkeerslawaai is volgens indiener ook daar ingrijpend. Omdat daar de afstand tot de N35 nog veel kleiner is zal volgens indiener daar de geluidsbelasting voor o.a. vleermuizen nog vele malen hoger zijn, ondanks de geplande strook boscompensatie t.b.v. de vliegroute. Indiener heeft geen metingen kunnen vinden over de geluidsbelasting in dit gebied noch dat men 't Steenbroake aanmerkt als gebied waar men rekening mee houdt. Indiener verzoekt akoestische berekeningen te verrichten ten behoeve van 't Steenbroake en de uitkomsten hiervan te laten meewegen in het besluit.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
78	12	In de Habitatrichtlijn (art.3.5 e.v. lid 2) is opgenomen dat het verboden is dieren als bedoeld in lid 1 opzettelijk te verstoren. In Bijlage 11 pag. 31 t/m 39 van het OTB N35 wordt in het Deelrapport Natuur duidelijke achtergrond informatie gegeven over de in 't Steenbroake aanwezige dieren, te weten: - Op pag. 36 wordt aangegeven dat foerageergebied 9 ('t Steenbroake) een belangrijk foerageergebied is voor de Dwergvleermuis, de Laatvlieger en de Watervleermuis. Het ligt echter buiten het plangebied. - Op pag. 39 wordt aangegeven dat de vliegroute van de Laatvlieger en de Watervleermuis in het plangebied ligt. - Op pag. 62 van III Toelichting OTB N35 worden onder '6.5 Maatregelen wel 2 andere locaties genoemd: t.h.v. het ecoduct en t.h.v. km 41000. Men heeft het in tabel 6.6 o.a. over aanleg van afschermdende voorzieningen licht aldaar. De locatie 't Steenbroake t.h.v. km 41100 tot km 40200 ontbreekt echter volgens indiener. Indiener verzoekt om beperkende maatregelen te nemen wat betreft het licht ten behoeve van de natuur (vleermuizen) in 't Steenbroake.	
78	13	Om de overlast te beperken wordt voor het hele tracé geluidsreducerend asfalt gelegd. Voor ons buitengebied is dat het enige. In eerdere fase van inspraak, (13 december 2017) werd aan enkele	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de

		<p>buurtbewoners van de Schietbaanweg al gezegd dat degenen die daar wonen en op de Meijerinksberg gewoon pech hebben.</p> <p>Indiener vindt deze laatste conclusie van Rijkswaterstaat volstrekt onaanvaardbaar en tekent hiertegen protest aan. Indiener vraagt zich af hoe het kan dat het hier echt alleen gaat financiële doelmatigheid en domme pech?</p> <p>Geluidtoename buitengebied staat ook in: In het MER rapport van 2-11-2017 wordt op pagina 5, en 50/51 en in het akoestisch onderzoek, "deelrapport specifiek" op pagina 33.</p>	geluidbelasting en de maatregelen.
78	14	Indiener geeft aan dat ook de overheid is gehouden aan de wet (in dit geval Wet geluidhinder), wat inhoudt dat normen niet overschreden worden en als dat het geval is, er maatregelen genomen zullen worden ter vermindering van de hinder.	
78	15	Indiener maakt zich zorgen over de geluidweerskaatsing van de schermen aan de zuidzijde van de N35 naar het woongebied en naar 't Steenbroake. Alleen al vanwege de daar aanwezig vleermuizen moet er volgens indiener iets gebeuren. Dat resulteert volgens indiener ook in meer rust in het natuurgebied. Er leeft daar meer dan alleen vleermuizen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. In paragraaf 4.2. is nader ingegaan op de effecten op de vleermuizen in 't Steenbroake.
78	16	Indiener vraagt zich af waarom het plaatsen van schermen aan de Zuidzijde van de N 35 ter hoogte van Meijerinksberg (en Schietbaanweg) voor enkele woningen wel financieel doelmatig is?	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
78	17	Om geluidsoverlast voor de bewoners van de Schietbaanweg, Meijerinksberg en 1e Meijerinkshoekweg, erve Meijerinksweg en in 't Steenbroake te verminderen verzoekt indiener om geluidschermen aan de Noordzijde van de N35 en langs de toerit richting Nijverdal te plaatsen met een adequate lengte.	
78	18	Indiener stelt dat het besluit voor het tracé en het bijbehorende budget valt onder de Crisis en Herstelwet van 2010. Nu het economisch beter gaat, is er wellicht aanvullende financiering mogelijk. Indiener vraagt zich af of er elders binnen het project bezuinigingen te behalen zijn op de budgetkosten van € 121,5 miljoen, dan wel aanvaardbaar te overschrijden (zoals dat vaker gebeurt bij projecten van deze omvang).	Het doel van de Crisis- en herstelwet is een versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis alsmede met dat doel diverse wettelijke bepalingen te wijzigen. De wijziging van de wettelijke bepalingen was erop gericht de besluitvorming te versnellen en heeft geen gevolgen voor beschikbare budgetten. Het uitvoeren van bovenwettelijke maatregelen wordt in het algemeen niet gedaan, vanwege het gelijkheidsbeginsel. Slechts in specifieke omstandigheden kan in afwijking van de bestaande regel afgeweken worden als dit leidt tot een onaanvaardbare oplossing. Daarin heeft de Crisis- en herstelwet

			geen verandering gebracht.
78	19	Indiener stelt om in het kader van geluidsvermindering de snelheid op de weg niet te verhogen naar 100 km/pu. Dit, omdat ook op een autoweg maximaal 80 km/pu gereden kan worden door dat met borden aan te geven. - Het verzoek van indiener is dan ook om de maximale snelheid N35 aan te passen naar 80 km/pu (en daar op toezien).	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
78	20	Zonder afdoende maatregelen zal ook naast vermindering woongenot ook nadelige financiële effecten optreden voor indiener, zoals waardevermindering van het huis. Indiener behoudt zich het recht voor om hiervoor nadeelcompensatie te eisen als het besluit onherroepelijk is geworden. Maar primair wil indiener afdoende maatregelen voor het verminderen van geluid.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
78	21	Indiener is van mening in de algemene beginselen van behoorlijk bestuur geraakt te worden (o.a. zorgvuldigheid, vertrouwen en geen misbruik van macht, ondanks dat er soms een wettelijke basis is). Indiener mag van goede bestuurders verwachten dat zij niet alleen in proces en procedure zorgvuldig bent, maar ook op de inhoud en de gevolgen voor de bewoners.	Bij het nemen van een tracébesluit dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich te houden aan de wettelijke regelingen die daarop van toepassing zijn. Het gaat daarbij o.a. om de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt, zoals voor elk besluit de Algemene wet bestuursrecht, waarin o.a. algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn opgenomen. Als het noodzakelijk is om te voldoen aan wettelijke normen, is de minister gehouden de daartoe benodigde maatregelen te nemen. Indien vanuit de omgeving wensen leven om meer te doen dan wettelijk noodzakelijk is, zal dit op basis van de lokale omstandigheden moeten worden gemotiveerd. Als dit niet mogelijk is kan vanuit het gelijkheidsbeginsel niet aan de wens tegemoet gekomen kunnen worden, omdat dan ook elders hierop een beroep gedaan kan worden (precedentwerking).
78	22	Indien na het ontwerp tracébesluit een definitief besluit is genomen waarbij zaken veranderd zijn na indiening van zienswijzen (of niet) en die leiden tot indieners onbegrip, zal indiener overwegen bij de Raad van State een procedure op te starten.	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
78	23	Indiener verzoekt de adressen Meijerinkshoekweg 1 en 1a te informeren middels de OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a.
78	24	Indiener verzoekt om de woningen Meijerinkshoekweg 1 en 1a op te nemen in de lijst als knelpunt (resterend) c. Akoestisch onderzoek pag. 310 en eveneens in de kaarten pag. 310, 312, 314 en 316 aan te merken.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.
78	25	Daarnaast wil indiener graag dat bewoners pro actief door Rijkswaterstaat op de hoogte worden	Elk jaar verschijnt het nalevingsverslag op de website van Rijkswaterstaat. Het nalevingsverslag over het voorgaande jaar

		gebracht van de effecten van de nieuwe N35 na elke monitoring, opdat er indien nodig, aangedrongen kan worden op aanvullende maatregelen om verdere hinder te voorkomen.	verschijnt aan het eind van het jaar of aan het begin van het nieuwe jaar. Het verslag kan worden geraadpleegd op de website van Rijkswaterstaat over geluid https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx . Rijkswaterstaat communiceert het verschijnen van het nalevingsverslag niet pro actief met de omgeving. Het is aan de indiener zelf om de website van Rijkswaterstaat in de gaten te houden en de resultaten uit het nalevingsverslag te raadplegen waarin de effecten van de nieuwe weg worden opgenomen. Het eerste verslag wordt gemaakt betreft het eerste volledige jaar na openstelling van de weg. De verwachting is dat de weg in 2022 wordt opengesteld. Het jaar waarover de eerste keer wordt nageleefd is het jaar 2023. Het verslag hierover zal eind 2024 of begin 2025 verschijnen. Bij vragen hierover kan contact worden opgenomen met Rijkswaterstaat.
78	26	Indiener vindt dat er enkele zaken niet kloppen in het OTB/MER. De beoordeling van de geluidsbelasting van de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a en het niet meenemen in de berekeningen van de windrichting hierin. Deze woningen worden onterecht niet gezien als knelpunt.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
78	27	De belangen van natuurgebied 't Steenbroake, met name de vleermuizen en het belang van natuur voor de gemeente Wierden en de Wierdenaren vindt indiener nergens terug.	Alle relevante natuurwaarden en mogelijk effecten daarop zijn onderzocht in het kader van het tracebesluit en MER. Daarvoor is rekening gehouden met de best beschikbare wetenschappelijke kennis en alle wettelijke en beleidsmatige vereisten daaraan. Het belang van het gebied voor vleermuizen is in het onderzoek betrokken en heeft onder meer geleid tot maatregelen om vliegroutes van vleermuizen te mitigeren, de maatregelen zijn te vinden in het hoofdstuk 'natuur' van het MER en vleermuizen zijn betrokken in het natuuronderzoek. Beide zijn toegevoegd als bijlage bij het (O)TB.
78	28	Indiener wordt in het belang geraakt vanwege de grote geluidsbelasting ten gevolge van de verplaatsing en uitbreiding van de N35. Bij grote verkeersdrukke en/of veel zuidwestenwind zal dit extreem toenemen. Indiener woongenot zowel binnenshuis als in de tuin wordt ernstig geschaad.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. De woningen aan de Schietbaan en Meijerinksberg liggen in de huidige en toekomstige situatie aan de noordzijde van de N35. Vanwege het verschuiven van de weg naar het noorden neemt het geluidniveau in de tuin toe. De tuinen worden grotendeels afgeschermd door het object. Het geluidniveau in de toekomstige situatie zal vanwege afscherming door het object veelal minder dan 50 dB bedragen. De tuinen die niet afgeschermd worden, hebben een maximaal geluidniveau van 51 dB á 52 dB.

78	29	Tevens zal de waarde van indieners woning dalen door de geluidsoverlast. Nadeelcompensatie zal worden aangevraagd indien onvoldoende maatregelen worden genomen.	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
79	1	Indiener verwijst naar zienswijze 40.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 40.
81	1	Indiener ziet graag een geluidsscherm aan de noordzijde van de weg, bij voorkeur aan de noordzijde van de spoorlijn wierden - zwolle. Bovendien zou verdiept aanleggen d.w.z. op het huidige maaiveldniveau van de huidige akkers, een positief effect hebben vanwege de spoordijk. Het aan de zuidzijde geplande scherm zou het geluid in indieners richting weerkaatsen. Denk hierbij ook aan de meest voorkomende windrichting.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.
81	2	Indiener vindt het verkeerslawaaï naar aanleiding van het verleggen en het opwaarderen van de N35 tot A35 nu al hinderlijk en zal alleen maar toenemen tot een voor indieners onaanvaardbaar niveau. Met als resultaat minder woongenot en dalende huizenprijzen. Het gaat indiener niet om de huizenprijs maar om het wooncomfort.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
81	3	zie zienswijze 40.	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 40. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 40.
83	1		
83	2	Aandacht voor het gebied 't Steenbroake. Dit onderwerp betreffend sluit indiener aan bij de zienswijze 45.	Voor de beantwoording van de door de inspreker benoemde zienswijze wordt verwezen naar zienswijzenummer 45. Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
83	3	Indiener behoudt het recht voor om wederom aanvullende maatregelen te verzoeken, indien dit blijkt (Rijkswaterstaat heeft aangegeven de geluidbelasting te monitoren, zie ook artikel 14 lid 1 jo. Lid 2c van het OTB) dan wel indieners zienswijze op een later moment nader aan te vullen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
84	1	Indiener stelt dat er onvoldoende aandacht is voor leefbaarheid van Nijverdal vanaf Station tot aan het Wierdenseveld. - Geluidsoverlast te groot - Landschappelijk inpassing volstrekt onvoldoende - Aantasting van de natuurgebieden Reggedal, Eversberg en Wierdense Veld - Afbraak recreatief gebied Veenweg, Schanshekweg, Eversbergweg	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op 'Landschap en ecologie'.
84	2	Indiener krijgt te maken met geluid- en fijnstofoverlast aan de Wierdensestraat wanneer hier geen hoge geluidschermen geplaatst worden.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht en in paragraaf 3.2 de

			afwegingen rond luchtkwaliteit.
84	3	<p>Indiender heeft enkele voorstellen tot verbetering:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geen 4 baans viaduct, maar verdiepte aanleg Baron van Sternbachlaan met N35 op maaiveldniveau - Over de hele lengte langs beide zijden van het tracé 4 meter hoge geluidsschermen behalve aan de zuidzijde bij het industrieterrein 't Lochter ivm zichtbaarheid industrieterrein. - Overnamen van de zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan. 	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht en in 2.2. wordt ingegaan op het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan.</p> <p>Voor de beantwoording van de door inspreker gerefereerde zienswijze wordt verwezen naar zienswijze nummer 28</p>
85	1	Indiener heeft het OTB/MER de N35, tracé Wierden-Nijverdal gelezen en is bijzonder geschrokken van hetgeen hierin is aangegeven.	Het is vervelend te vernemen dat indiener is geschrokken van hetgeen in het OTB/MER is aangegeven.
85	2	De reden voor indiener om de zienswijze in te zenden is dat er voor het tracé ter hoogte van de Schietbaanweg/Meijerinksberg, nauwelijks iets gepland is om de geluidsoverlast te beperken. maar eerder alles leidt tot het Noordwaarts sturen van een grotere hoeveelheid dB's.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
85	3	Indiener stelt dat de geluidsoverlast ernstig zal toenemen doordat de weg wordt verdubbeld, hetgeen tot een toename van de verkeersintensiteit zal leiden, immers de weg wordt attractiever.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.
85	4	De toegestane snelheid wordt verhoogd naar 100 km/uur, hetgeen de geluidsproductie vanuit de bron zal doen toenemen volgens indiener.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
85	5	De weg wordt in noordelijke richting geschoven. Volgens indiener is dit besluit genomen als gevolg van de gezamenlijke protesten van de bewoners aan zuidzijde. De bewoners van de noordzijde hebben hier, aldus indiener, geen bezwaar tegen ingediend omdat ze er van uit gingen dat dit in de overdracht van het geluid gecompenseerd zou worden.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
85	6	Volgens indiener wordt het mogelijke voordeel ingevolge het in noordelijke richting schuiven van de weg, waardoor de huidige verhoogd liggende spoorlijn als geluidswering zou functioneren, teniet gedaan door het verhoogd aanleggen van de weg tot op niveau	

		van de spoorlijn.	
85	7	Aan de zuidzijde ligt een gebied waarin een zeer beperkt aantal woningen ligt. Hier wordt in tegenstelling tot de noordzijde, wel een geluidscherm tot aan de Vossenbosweg geplaatst. Door dit geluidscherm zal volgens indiener het geluid richting de noordzijde reflecteren, hoe absorberend dit scherm ook is.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
85	8	Volgens indiener zal het effect van het toegezegde geluidstille asfalt zeer beperkt zijn. Het gevolg is dat aan de noordzijde er woningen zullen zijn die met een hogere geluidsbelasting te maken krijgen dan de toegestane norm. Daarnaast krijgt een groot aantal woningen er zeker 6 dB aan gevelbelasting bij, veelal resulterend in waarden die deze toegestane norm nagenoeg benaderen. Indiener verwacht dat deze norm met enige regelmaat overschreden zal worden (o.a. vanwege de relatief hoge frequentie motorenverkeer in deze regio), ook al blijkt dit niet direct uit huidige berekeningen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
85	9	Indiener stelt dat als er verder geen maatregelen worden getroffen die de bronbelasting dan wel de mate van geluidsoverdracht zullen doen verminderen, dit het woongenot van de gedupeerden (die juist in dit gebied zijn gaan wonen voor de rust) aanzienlijk zal verlagen en zeker een negatieve invloed zal hebben op de waarde van de woningen. Het gaat indiener niet om een compensatie hiervan, al wil indiener wel opmerken dat een verlaging van de WOZwaardes ook minder inkomsten voor de gemeente betekent. Het gaat de bewoners van de noordzijde primair om het woonplezier. Indiener geeft hierbij aan dat de huidige, zeer beperkte voorstellen tot geluidsbepalende maatregelen, voor een grote groep bewoners aan de noordzijde, waaronder indiener niet acceptabel is. Indiener hoopt dat RWS bereid is om maatregelen te nemen waardoor al deze mensen met plezier kunnen blijven wonen in de gemeente Wierden.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Hoofdstuk 6 gaat nader in op de waardevermindering en schade.
85	10	Indiener stelt voor om de geluidsbelasting te beperken door geluidschermen te plaatsen aan de noordzijde van de weg of indien mogelijk ten noorden van het spoor (terzijde: deze schermen zouden prima geschikt zijn om zonnepanelen aan te bevestigen of er zelfs uit kunnen bestaan. In Duitsland wordt dit al veel gedaan zonder dat dit ten koste gaat van hectares grond die zodoende beschikbaar blijven voor andere doeleinden).	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.

85	11	<p>Indiener stelt voor om de geluidsbelasting te beperken door het verlaagd aanleggen van de weg tot op huidig maaiveld i.c.m. het creatief oplossen van het tunneltje waar de Vossenbosweg onder het spoor door gaat (deze zal toch al grondig aangepakt dienen te worden gezien het aantal meters dat hier in lengte bijkomt) dan wel het afsluiten hiervan en de fietsers door het andere tunneltje Westerveenweg leiden (hoeft er maar één tunnel aangepast te worden hetgeen veel geld bespaart). Op deze manier wordt volgens indiener eveneens voorkomen dat een mogelijke toename van sluipverkeer over de Erve Meijerinksweg/Vossenbosweg zal ontstaan.</p>	<p>Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.</p> <p>De tunnel aan de Vossenbosweg is nodig om de noord-zuidverbinding voor landbouwverkeer in stand te houden. Het afsluiten van de Vossenbosweg zou betekenen dat landbouwverkeer flink moet omrijden.</p> <p>In paragraaf 5.1 is er nader ingegaan op de zorgen rond de Erve Meijerinksweg/Vossenbosweg.</p>
85	12	<p>Indiener stelt voor om de geluidsbelasting te beperken door het terugbrengen van de snelheid (en handhaven hierop) naar 80 km/uur.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
85	13	<p>Volgens indiener kunnen door de voorgestelde maatregelen van indiener naar redelijke inschatting financiële compensatieregelingen en verlagingen van WOZ-waardes worden voorkomen, waarmee eventueel hogere kosten kunnen worden vereffend en bovenal: een prettige en gezonde woonomgeving behouden kan blijven.</p>	<p>Bij het nemen van een tracébesluit dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich te houden aan de wettelijke regelingen die daarop van toepassing zijn. Het gaat daarbij o.a. om de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt, zoals voor elk besluit de Algemene wet bestuursrecht, waarin o.a. algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn opgenomen. Als het noodzakelijk is om te voldoen aan wettelijke normen, is de minister gehouden de daartoe benodigde maatregelen te nemen. Indien vanuit de omgeving wensen leven om meer te doen dan wettelijk noodzakelijk is, zal dit op basis van de lokale omstandigheden moeten worden gemotiveerd. Als dit niet mogelijk is kan vanuit het gelijkheidsbeginsel niet aan de wens tegemoet gekomen kunnen worden, omdat dan ook elders hierop een beroep gedaan kan worden (precedentwerking).</p> <p>Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.</p>
85	14	<p>Indien tussen het OTB en TB gegevens veranderen, zoals het inzicht in de verkeersbewegingen, dient u volgens indiener wederom met alle bewoners van het gebied contact op te nemen.</p>	<p>Wijzigingen ten opzichte van het OTB worden in het TB vermeld zodat inzichtelijk is wat de wijzigingen zijn ten opzichte van het OTB. Alle indiëners van zienswijzen worden over het TB geïnformeerd. Ook vindt bredere communicatie over (de inhoud van) het TB plaats middels de website, nieuwsbrieven en advertenties.</p>
88	1	<p>Indiener heeft met grote verontrusting het ontwerp Tracébesluit en het milieueffectrapport gelezen betreffende de aanleg /verbreding en verlegging van het wegtracé Wierden – Nijverdal v.v. (N 35).</p>	<p>Het is vervelend te vernemen dat indiener verontrust is door het OTB/MER.</p>
88	2	<p>Het verwondert en verontrust indiener zeer dat het direct naast de N35,</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in</p>

		<p>ongeveer ter hoogte van km 41100 tot km 40200, gelegen natuurgebied 't Steenbroake waarin, zoals is aangegeven in het OTB/MER N35 o.a. een vliegroue en foerageergebied van diverse soorten vleermuizen zijn aangetroffen, nauwelijks aandacht krijgt. Dit volgens indiener mooie, voor Wierdenaren belangrijke gebied zal ernstig verstoord worden door toename van geluid en verlichting.</p> <p>Indiener verzoekt om beperkende maatregelen te nemen wat betreft het licht ten behoeve van de natuur (vleermuizen) in 't Steenbroake.</p>	paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
88	3	Er zal volgens indiener sprake zijn van meer geluidsoverlast. Zeker omdat er vaak sprake is van zuidwestenwind zal indiener eveneens aanmerkelijk meer geluidsoverlast ondervinden.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
88	4	Volgens indiener zal wanneer de bedrijventerreinen bij Almelo en Nijverdal volledig gaan draaien er nog meer verkeersdruk komen.	Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 een nadere toelichting wordt gegeven over de verkeersname.
88	5	In 2017 was er gedurende 10 maanden sprake van zuidwestenwind, gemeten door weerstation Twenthe over 2017 en aangegeven in een windroos waarin duidelijk zichtbaar is dat het geluid geproduceerd door het wegennet volledig de kant van indiener wordt opgestuwd. De geluidbelasting zal volgens indiener daardoor zeker nog hoger zijn. Volgens indiener zijn in de berekeningen de hoeveelheid wind en de richting hiervan vreemd genoeg niet meegenomen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
88	6	<p>Indiener geeft aan dat bij berekeningen (geen metingen) alles gebaseerd is op prognoses en aannames. Het gemiddelde kan volgens indiener veel slechter uitpakken, zeker als de aanzuigende werking ook nog eens sterker is dan ingeschat en als het waait.</p> <p>De geluidsoverlast op de woning is een Jaargemiddelde waarde van het geluidsniveau over het hele etmaal, waarbij de avond- en nachtperiode extra zwaar meetellen. Rijkswaterstaat heeft (d.d. 28-12-2017) per mail benadrukt dat de belasting dus niet hetzelfde is als een meting met de geluidsmeting.</p> <p>Indiener uit de zorg dat de geluidsoverlast in de praktijk veel erger kan zijn.</p>	
88	7	Indiener geeft aan dat de geluidsoverlast niet gezondheidsbevorderlijk is, evenals een negatieve invloed op het woongenot. Mede omdat deskundigen indiener hebben verteld dat de geluidsoverlast	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidsoverlast.

		op het oor een veelvoud is van de geproduceerde hoeveel meerdere decibels (verhoging met bijvoorbeeld 3 dB levert een 2x zoveel geluid op het oor en bij verhoging met 6 dB, 4x zoveel geluid op het oor).	
88	8	Indiener behoudt zich het recht voor wederom om aanvullende maatregelen te verzoeken, indien dit blijkt dat de praktijk erger is dan de berekeningen (Rijkswaterstaat heeft aangegeven de geluidbelasting te monitoren, zie ook artikel 14 lid 1 jo. Lid 2c van het ontwerp tracébesluit).	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
88	9	Voor de Wierdenaren is het natuurgebied 't Steenbroake belangrijk en dichtbij. De toename van verkeerslawaaï is volgens indiener ook daar ingrijpend. Omdat daar de afstand tot de N35 nog veel kleiner is zal volgens indiener daar de geluidsbelasting voor o.a. vleermuizen nog vele malen hoger zijn, ondanks de geplande strook boscompensatie t.b.v. de vliegroute. Indiener heeft geen metingen kunnen vinden over de geluidsbelasting in dit gebied noch dat men 't Steenbroake aanmerkt als gebied waar men rekening mee houdt. Indiener verzoekt akoestische berekeningen te verrichten ten behoeve van 't Steenbroake en de uitkomsten hiervan te laten meewegen in het besluit.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
88	10	Om de overlast te beperken wordt voor het hele tracé geluidsreducerend asfalt gelegd. Voor ons buitengebied is dat het enige. In eerdere fase van inspraak, (13 december 2017) werd aan enkele buurtbewoners van de Schietbaanweg al gezegd dat degenen die daar wonen en op de Meijerinksberg gewoon pech hebben. Indiener vindt deze laatste conclusie van Rijkswaterstaat volstrekt onaanvaardbaar en tekent hiertegen protest aan. Indiener vraagt zich af hoe het kan dat het hier echt alleen gaat financiële doelmatigheid en domme pech? Geluidtoename buitengebied staat ook in: In het MER rapport van 2-11-2017 wordt op pagina 5, en 50/51 en in het akoestisch onderzoek, "deelrapport specifiek" op pagina 33.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
88	11	Indiener geeft aan dat ook de overheid is gehouden aan de wet (in dit geval Wet geluidhinder), wat inhoudt dat normen niet overschreden worden en als dat het geval is, er maatregelen genomen zullen worden ter vermindering van de hinder.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht.
88	12	Indiener vraagt zich af waarom het plaatsen van schermen aan de Zuidzijde	Voor het wel of niet financieel doelmatig zijn van maatregelen spelen verschillende factoren

		van de N 35 ter hoogte van Meijerinksberg (en Schietbaanweg) voor enkele woningen wel financieel doelmatig is?	<p>een rol. Het aantal woningen, de hoogte van de geluidbelasting en de afstand van de woningen tot de weg zijn hierbij van belang. De geluidbelasting voor de woningen aan de Schietbaanweg en Meijerinksberg is in de projectsituatie ondanks de toename te gering om voldoende budget aan reductiepunten te genereren voor een akoestisch zinvolle maatregel. Aan de zuidzijde liggen de woningen korter op de weg waardoor een hogere geluidbelasting optreedt. Hierdoor genereert deze groep woningen een groter budget aan reductiepunten. Daarbij is de akoestisch zinvolle maatregelenlengte voor de woningen aan de zuidzijde naar verhouding korter vanwege de minder grote afstand tot de weg. Hierdoor is het voor deze woningen wel financieel doelmatig om een overdrachtsmaatregel te treffen.</p> <p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
88	13	Indiener maakt zich zorgen over de geluidweerkaatsing van de schermen aan de zuidzijde van de N35 naar het woongebied en naar 't Steenbroake. Alleen al vanwege de daar aanwezig vlemuizen moet er volgens indiener iets gebeuren. Dat resulteert volgens indiener ook in meer rust in het natuurgebied. Er leeft daar meer dan alleen vlemuizen.	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht.</p> <p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p>
88	14	Om geluidsoverlast voor de bewoners van de Schietbaanweg, Meijerinksberg en 1e Meijerinkshoekweg, Erve Meijerinksweg en in 't Steenbroake te verminderen verzoekt indiener om geluidschermen aan de Noordzijde van de N35 en langs de toerit richting Nijverdal te plaatsen met een adequate lengte.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
88	15	Indiener stelt dat het besluit voor het tracé en het bijbehorende budget valt onder de Crisis en Herstelwet van 2010. Nu het economisch beter gaat, is er wellicht aanvullende financiering mogelijk. Indiener vraagt zich af of er elders binnen het project bezuinigingen te behalen zijn op de budgetkosten van € 121,5 miljoen, dan wel aanvaardbaar te overschrijden (zoals dat vaker gebeurd bij projecten van deze omvang).	<p>Het doel van de Crisis- en herstelwet is een versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis alsmede met dat doel diverse wettelijke bepalingen te wijzigen. De wijziging van de wettelijke bepalingen was erop gericht de besluitvorming te versnellen. Het uitvoeren van bovenwettelijke maatregelen wordt in het algemeen niet gedaan, vanwege het gelijkheidsbeginsel. Slechts in specifieke omstandigheden kan in afwijking van de bestaande regel afgeweken worden als dit leidt tot een onaanvaardbare oplossing. Daarin heeft de Crisis- en herstelwet geen verandering gebracht.</p>

88	16	<p>Indiener stelt om in het kader van geluidsvermindering de snelheid op de weg niet te verhogen naar 100 km/pu. Dit, omdat ook op een autoweg maximaal 80 km/pu gereden kan worden door dat met borden aan te geven. - Het verzoek van indiener is dan ook om de maximale snelheid N35 aan te passen naar 80 km/pu (en daar op toezien).</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
88	17	<p>Zonder afdoende maatregelen zal ook naast vermindering woongenot ook nadelige financiële effecten optreden voor indiener, zoals waardevermindering van het huis. Indiener behoudt zich het recht voor om hiervoor nadeelcompensatie te eisen als het besluit onherroepelijk is geworden. Maar primair wil indiener afdoende maatregelen voor het verminderen van geluid.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.</p>
88	18	<p>Indiener is van mening de algemene beginselen van behoorlijk bestuur geraakt (o.a. zorgvuldigheid, vertrouwen en geen misbruik van macht, ondanks dat er soms een wettelijke basis is) worden.</p> <p>Indiener mag van goede bestuurders verwachten dat zij niet alleen in proces en procedure zorgvuldig bent, maar ook op de inhoud en de gevolgen voor de bewoners.</p>	<p>Bij het nemen van een tracébesluit dient de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich te houden aan de wettelijke regelingen die daarop van toepassing zijn. Het gaat daarbij o.a. om de Wet milieubeheer en de Wet natuurbescherming. Daarnaast geldt, zoals voor elk besluit de Algemene wet bestuursrecht, waarin o.a. algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn opgenomen. Als het noodzakelijk is om te voldoen aan wettelijke normen, is de minister gehouden de daartoe benodigde maatregelen te nemen. Indien vanuit de omgeving wensen leven om meer te doen dan wettelijk noodzakelijk is, zal dit op basis van de lokale omstandigheden moeten worden gemotiveerd. Als dit niet mogelijk is kan vanuit het gelijkheidsbeginsel niet aan de wens tegemoet gekomen kunnen worden, omdat dan ook elders hierop een beroep gedaan kan worden (precedentwerking).</p>
88	19	<p>Indien na het ontwerp tracébesluit een definitief besluit is genomen waarbij zaken veranderd zijn na indiening van zienswijzen (of niet) en die leiden tot mijn onbegrip, zal ik overwegen bij de Raad van State een procedure op te starten.</p>	<p>Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.</p>
88	20	<p>Daarnaast wil indiener graag dat bewoners pro actief door Rijkswaterstaat op de hoogte worden gebracht van de effecten van de nieuwe N35 na elke monitoring, opdat er indien nodig, aangedrongen kan worden op aanvullende maatregelen om verdere hinder te voorkomen.</p>	<p>Elk jaar verschijnt het nalevingsverslag op de website van Rijkswaterstaat. Het nalevingsverslag over het voorgaande jaar verschijnt aan het eind van het jaar of aan het begin van het nieuwe jaar. Het verslag kan worden geraadpleegd op de website van Rijkswaterstaat over geluid https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx. Rijkswaterstaat communiceert het verschijnen van het nalevingsverslag niet pro actief met de omgeving. Het is aan de indiener zelf om de website van Rijkswaterstaat in de gaten te houden en de resultaten uit het nalevingsverslag te raadplegen waarin de effecten van de nieuwe weg worden opgenomen. Het eerste verslag wordt gemaakt</p>

			betreft het eerste volledige jaar na openstelling van de weg. De verwachting is dat de weg in 2022 wordt opengesteld. Het jaar waarover de eerste keer wordt nageleefd is het jaar 2023. Het verslag hierover zal eind 2024 of begin 2025 verschijnen. Bij vragen hierover kan contact worden opgenomen met Rijkswaterstaat.
88	21	Indiener mist de beoordeling van de geluidsoverlast en mist het niet meenemen van de berekening van de windrichting hierin.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. en 3.1.2. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de hoogte van de geluidbelasting.
88	22	Indiener mist de belangen van het natuurgebied van het Steenbrooke.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
88	23	Indiener wordt geraakt in het belang vanwege grotere geluidsoverlast t.g.v. de verplaatsing en de verbreding van de N35. Woongenot zal worden geschaad.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.
88	24	Nadeelcompensatie zal worden aangevraagd indien onvoldoende maatregelen worden genomen.	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.
89	1	Volgens indiener verslechtert de aansluiting van de noord zuidverbinding met de N35 met het voorliggende ontwerp sterk en gaat feitelijk terug naar de situatie van voor 2008. En dat terwijl Rijkswaterstaat in haar berekeningen aangeeft dat de capaciteit van het wegdeel vanaf de Baron van Sternbachlaan naar de tunnel niet verandert door dit project. Dat roept vragen op over de afweging die hier gemaakt is.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.
89	2	Ergens tussen de af- en toerit bij 't Lochter en de tunnel moet de capaciteit van de nieuwe autoweg terug van 3800 naar 1500. En waarom zou dat niet kunnen met een gelijkvloerse kruising bij de Baron van Sternbachlaan? De capaciteit op de huidige weg is immers al 1500! Die optie is niet doorgerekend in het verkeerskundige model, maar is wel cruciaal voor een goed besluit. Neem daarbij de relatief goede I/C waarde op dit wegvak ook zonder project. Dat leidt tot indieners stelling dat de projectgrens verkeerd gekozen is! Door de autoweg niet op 34,8km, maar op 35,8 km te laten starten kunnen de kosten van een viaduct (20 mln) bespaard worden zonder nadelige effecten op de N35 en met betere doorstroming op de noord zuidverbinding!	Afweging voor ongelijkvloerse aansluiting van de Baron van Sternbachlaan is gemaakt op basis van verkeersveiligheid. In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord wordt ingegaan op 'Ontwerpkeuzes en alternatieven', waarbij in paragraaf 2.1 nader wordt ingegaan op de totstandkoming ligging en ontwerp van de weg.
89	3	Weegt het belang om 1 km langer 100 km/ uur te kunnen rijden op tegen alle extra kilometers over lokale wegen? Een toename van 320% van het verkeer	Uitgangspunt voor de N35 is het verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid door het aanleggen van een stroomweg. Dit betekent 2x2, ongelijkvloers en 100 km/h waar het kan.

		door het Lochter? Het verschil tussen de 100 km of 80 km per uur op die laatste kilometer is 9 seconden. En zet dat eens af tegen de 1 minuut en 10 seconden die de ambulance straks vanaf de Baron van Sternbachlaan extra nodig heeft om op de N35 richting Wierden te komen. Om nog maar te zwijgen over de extra tijd in de richting van Haarle.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. wordt nader ingegaan op de maatregelen.
89	4	Over de noodzaak voor deze laatste kilometer zijn de documenten volgens indiener niet overtuigend. De verkeersdoorrekening laat zien dat zonder project op het drukste moment, in het hoogste scenario voor 2030 en alleen in de avondspits de I/C waarde op het stuk na het Lochter al onder de 0,9 ligt. Dus waar is dan de noodzaak voor een ongelijkvloerse kruising bij de Baron van Sternbachlaan? Zeker als de capaciteit in het deel naar de tunnel toch teruggebracht moet worden. En de gemiddelde snelheid loopt in een tunnel altijd al terug onder de maximale snelheid. Een viaduct nu is een dure, permanente en suboptimale oplossing; Een oplossing waarvan de belangenafweging in dit ontwerp niet duidelijk is, je de noodzaak ter discussie kunt stellen en waarvan nu al duidelijk is dat die veel weerstand oproept.	Zie ook beantwoording 89 punt 2: Afweging voor ongelijkvloerse aansluiting van de Baron van Sternbachlaan is gemaakt op basis van verkeersveiligheid. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.3 de afwegingen rond de overige alternatieven zijn toegelicht.
89	5	De argumenten doorstroming en verkeersveiligheid waren ten tijden van het besluit voor dit ontwerp in mei 2014 doorslaggevend. De praktijk van de afgelopen tijd maken volgens indiener echter duidelijk dat de verkeersveiligheid en de doorstroming op deze kruising niet bijzonder in het geding zijn. Daarom indieners standpunt dat zowel de praktijk als de verkeersdoorrekeningen de doelmatigheid en noodzaak voor dit viaduct niet overtuigend zijn.	Door het veranderen van de huidige gelijkvloerse kruising met verkeerslichten wordt stoptijd bij het verkeerslicht voorkomen wat de doorstroming bevordert. Daarnaast worden flankongelukken uitgesloten door de aanleg van een ongelijkvloerse kruising. Dat dit in de afgelopen periode minder vaak voorkomt, wil niet betekenen dat dit in de toekomst ook niet zal gebeuren. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
89	6	Indiener is van mening dat door de projectgrens te verleggen de balans van maatschappelijke kosten en baten veel beter wordt en kan dit project met veel meer draagvlak uitgevoerd worden. Indiener is ervan overtuigd dat veel inwoners bereid zijn om een keer per dag (want het gaat alleen om de avondspits in het scenario 2030!) wat langer te moeten wachten bij de stoplichten op de Baron van Sternbachlaan in ruil voor permanente en directe ontsluiting van de noord zuidverbinding op de N35. En met slechts een deel van de vrijvallende middelen valt voor verkeersveiligheid bijvoorbeeld bij Haarle met een fietstunnel meer te winnen.	Basis voor het OTB is het voorkeursalternatief van de minister uit 2015. In dit voorkeursalternatief was een aantal keuzes op hoofdlijnen opgenomen die de zogenaamde scope van het project bepalen. In het OTB is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt binnen de meegegeven kaders.

89	7	Een no regret oplossing door de autoweg nu een kilometer verder te laten beginnen en voorlopig de kruising met de Baron van Sternbachlaan aan te houden doet volgens indiener meer recht aan de lokale situatie en reeds gedane investeringen in de noord-zuidverbinding. En indiener is ervan overtuigd dat met de uitgespaarde middelen voor het viaduct een slimme en goede verkeersregeling mogelijk is. Zeker als je de doorstroming en verkeersveiligheid afzet tegen andere wegvakken verder naar het westen op de N35. Dan komen we, volgens indiener, er samen op de -gelukkig-relatief beperkte spitsmomenten wel uit.	
89	8	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: verslechtering aansluiting noord-zuidverbinding. De situatie gaat weer terug naar 2008: - Verkeer richting Zwolle gaat weer door de Grotestraat. Voorstelbaar dat Jonckheerelaan vanuit Hellendoorn dan weer de voorkeur krijgt. - Verkeer richting Almelo gaat van een provinciale weg via lokale wegen en twee extra rotondes en veel vrachtverkeer in het industriegebied naar de aansluiting. - Vertraging voor hulpdiensten. Ambulancepost ligt aan de Baron van Sternbachlaan. Richting Almelo wordt de aansluiting ruim een minuut trager.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.3 de afwegingen rond de overige alternatieven zijn toegelicht.
89	9	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: verslechtering aansluiting noord-zuidverbinding. De situatie gaat weer terug naar 2008: - desinvestering van de noord-zuidverbinding: Deze was juist bedoeld voor een betere ontsluiting op de N35. Met name voor vrachtverkeer Ten Cate en Ben&Jerry's. Dat rijdt straks weer door de Grotestraat of over de lokale wegen in het Lochter.	
89	10	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 is dat het viaduct geen verhoging geeft van de capaciteit: - Capaciteit wegvak tot aan Baron van Sternbachlaan is nu 1500 en blijft na project ook 1500 - Capaciteit wegvak vanaf 37,2 tot aan 34,8 moet overgang bieden van 3800 naar 1500 - Viaduct verlegt dat punt alleen met een kilometer. Enige meerwaarde is langer (9 seconden) met een hogere snelheid kunnen rijden	
89	11	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar	

		<p>35,8 zijn: noodzaak is niet overtuigend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piekbelasting gaat uit van scenario "hoog" CPB in 2030. Zelfs in dat scenario blijft de I/C waarde zonder project voor het baanvak na 't Lochter onder de 0,9.
89	12	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: noodzaak is niet overtuigend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In diezelfde periode tot 2030 zal de zelfrijdende/ adaptief rijdende auto volledig zijn intrede doen met verbeterd gebruik van de wegcapaciteit.
89	13	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: noodzaak is niet overtuigend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde snelheid en capaciteit moet in de tunnel toch omlaag. Die overgang moet ergens tussen 't Lochter en 34,8 plaatsvinden.
89	14	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: noodzaak is niet overtuigend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 km langer met hogere snelheid kunnen rijden levert zeer beperkt tijdswinst op.
89	15	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: noodzaak is niet overtuigend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scenario met een gelijkvloerse kruising met de noord zuidverbinding is niet in verkeersberekeningen opgenomen. Die doorrekening en vergelijking met het huidige ontwerp is cruciaal voor een goed besluit.
89	16	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: noodzaak is niet overtuigend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Argumenten doorstroming en verkeersveiligheid bij besluitvorming in 2014 zijn genomen vanuit perspectief N35. De nieuwe metingen voor dit ontwerp zijn niet in die afweging betrokken. Bijvoorbeeld ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming Grotestraat en 't Lochter.
89	17	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: Viaduct geeft een nieuw knelpunt rotonde het Lochter met Boersingel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toename op dit punt met 10.000 voertuigen per etmaal (>320%).
89	18	<p>Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: Viaduct geeft een nieuw knelpunt rotonde het Lochter met Boersingel:</p>

		- veel spitsverkeer en veel vrachtwagens in combinatie met rotondes geeft een lage gemiddelde snelheid.
89	19	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: Viaduct geeft een nieuw knelpunt rotonde het Lochter met Boersingel: - Ook al tonen doorrekeningen aan dat de nieuwe aansluiting het verkeer kan verwerken, het blijft een lokale weg met een lagere gemiddelde snelheid en geen mogelijkheid tot uitwijken (bij pech/ongeval).
89	20	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: Viaduct geeft een nieuw knelpunt rotonde het Lochter met Boersingel: - bij vastlopen ontstaat sluipverkeer door het Lochter. Maar uiteindelijk moet alles toch over dezelfde rotonde! Er zijn geen alternatieve routes.
89	21	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: In stand houden van de huidige kruising heeft veel voordelen: - no regret: als het verkeer met meer dan het scenario stijgt kan in een nieuwe periode (>10 jaar) alsnog besloten worden tot aanpassing. Zo niet dan was het niet nodig.
89	22	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: In stand houden van de huidige kruising heeft veel voordelen: - doel noord zuid verbinding blijft behouden (minder (vracht)verkeer door de kernen).
89	23	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: In stand houden van de huidige kruising heeft veel voordelen: - betere verdeling door keuzemogelijkheid voor automobilisten. Lokale automobilisten kunnen kiezen of ze de af- en toerit het Lochter gebruiken of de Baron van Sternbachlaan.
89	24	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: In stand houden van de huidige kruising heeft veel voordelen: - geen nadelige effecten viaduct op omgeving (geluid/ landschap/ natuur).
89	25	Argumenten en overwegingen om begrenzing project te verleggen naar 35,8 zijn: In stand houden van de huidige kruising heeft veel voordelen: - verdere aanpassing verkeersregeling

		is mogelijk voor betere doorstroming op piekmomenten (bijvoorbeeld alleen rechtsafslaand verkeer tijdens de spits).	
89	26	Doelmatigheid en noodzaak viaduct bij Baron van Sternbachlaan ten opzichte van slechtere aansluiting noord-zuidverbinding is volgens indiener niet overtuigend.	Uitgangspunt voor de N35 is het verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid door het aanleggen van een stroomweg. Dit betekent 2x2, ongelijkvloers en 100 km/h waar het kan. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht.
89	27	Als direct omwonende wordt de leefbaarheid van indiener aangetast op geluidsoverlast, landschappelijke inpassing en de aantasting van de natuurgebieden. Op die punten sluit indiener zich aan bij de zienswijze van de werkgroep Baron van Sternbachlaan.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
90	1	Indiener vindt dat de wettelijke geluidsnormen over het hoofd zijn gezien.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.
90	2	Indiener wil geen vierbaans viaduct, maar een verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan met N35 op maaiveldniveau.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
90	3	Indiener wil graag over de hele lengte langs beide zijden van het tracé 4 meter hoge geluidschermen behalve met het zicht op het industrieterrein.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht en in 2.2. wordt ingegaan op het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan.
90	4	Overname van de zienswijzen van de werkgroep Baron van Sternbachlaan, ter onderbouwing op de in die zienswijze aangevoerde argumenten.	Voor de beantwoording van de door inspreker gerefereerde zienswijze wordt verwezen naar zienswijze nummer 28 Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
90	5	Indiener geeft een klein voorbeeld van geluiden. Aan de Boomcaterweg kun je de A1 horen razen, dus een geluidsscherm is hier dan zeker op zijn plaats.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.

90	6	Ook willen ze straks de lage vluchtroute van Lelystad (vakantievluchten) precies over het huis van indiener laten verlopen, dus nog meer lawaai. En dat terwijl het Schiphol niets brengt, aangezien het alleen maar voor doorstroom van meer internationale vluchten is en dus weinig meer werkgelegenheid brengt.	De geluidscontouren van luchthaven Lelystad reiken niet tot het plangebied en de luchthaven hoeft derhalve niet in het onderzoek betrokken te worden. In het akoestisch onderzoek (O)TB/MER wordt hier dan ook niet nader naar gekeken. Dit wil overigens niet zeggen dat de vliegtuigen niet hoorbaar kunnen zijn en wel degelijk tot hinder kunnen leiden.
91	1	Indiener verwijst naar zienswijze 30.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.
91	2	Indiener verwijst naar zienswijze 28.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
92	1	Indiener verwijst naar zienswijze 30.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.
92	2	Indiener geeft aan in het buitengebied te wonen, een bewuste keuze vanwege de rust. Indiener stelt dat de geluidbelasting bij zijn woning bij huidig GGP van 45 dB omhoog gaat naar 51 dB, ondanks de maatregel van geluidsreducerend asfalt. Daarnaast stelt indiener dat de Toets/streefwaarde GGP is opgehoogd naar 50 dB (normaliter 48,5 dB) voor een autoweg. Indiener geeft aan dat dit kan volgens de wet, maar dat het toch vreemd is dat daar van afgeweken kan worden (naar boven). Het voelt voor indiener als willekeur.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.
92	3	Uitgaande van de 50 dB wordt de norm met 1 dB overschreden. Uitgaande van het huidig woongenot wordt het aantal decibels overschreden met 6 dB. Indiener uit de zorg, omdat de GGP een gemiddelde is over de 24 uur per dag, dus dat er tenminste 2 keer per dag gedurende de ochtend- en avondspits substantieel meer lawaai zal komen.	
93	1	Indiener heeft een agrarisch bedrijf. Een groot deel van zijn landbouwgrond ligt 'aan de overkant' van de N35 naast de Kruidenwijk in Nijverdal. Indiener gaat daar bijna dagelijks met tractoren naar toe, omdat daar de voorraad kuilvoer is opgeslagen (korste route 3,9 km). Als indiener straks moet omrijden dan wordt zijn route 7,7 km, 10,9 km indien zandpaden onbegaanbaar zijn of 6,8 km via de Kruidenwijk. Het kuilvoer opslaan op de thuislocatie is volgens indiener geen optie, omdat daar de ruimte ontbreekt. Indiener wenst graag ontheffing voor het gebruik van de tunnel Westerveenweg/Schapendijk. Indiener leest in het ontwerp tracébesluit dat deze verbinding geschikt wordt voor fietsers en ontheffingsverkeer.	De fietsverbinding Westerveenweg/Schapendijk (verlengde tunnelbak onder de N35 en het spoor) is in de nieuwe situatie door een beperkte doorrijhoogte niet geschikt voor landbouwverkeer.
93	2	Een andere optie die indiener aandraagt ten aanzien van het moeten	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij

		omrijden, is financiële compensatie voor het omrijden, zowel wat betreft brandstofvergoeding als tijd en afschrijving/onderhoud tractoren.	in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering en bedrijfsschade nader zijn toegelicht.
93	3	Indiener voorziet problemen wat betreft de afvoer van regenwater. In de huidige situatie ervaart indiener al dat bij flinke regenval de sloten het water niet voldoende kunnen afvoeren. Als er meer asfalt komt, zal de belasting op het afwateringsstelsel toenemen.	Om wateroverlast bij extra verharding te voorkomen wordt er ook waterberging aangelegd. Conform het beleid van het waterschap worden zaksloten en wadi's aangelegd waar het wegwater wordt opgevangen. Hierdoor ontstaat extra opvangcapaciteit en wordt het huidige watersysteem niet extra belast. Door de aanleg van bermsloten en wadi's wordt de situatie over het algemeen beter dan in de huidige situatie. Dit geldt ook voor de locatie van inspreker.
93	4	Doordat er in de nieuwe situatie meer verkeer langsraast met hogere snelheden, verwacht indiener een toename van geluid op zijn woning. Indiener wil dat er nu een nulmeting op de gevel plaatsvindt en, indien er toename van geluid is, wil indiener (compensatie voor) geluidswerende maatregelen zoals isolerende beglazing van het huis.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. Hoofdstuk 6 gaat nader in op de waardevermindering en schade.
93	5	De afrastering staat momenteel strak langs de watergang. Dat was al zo toen indiener deze locatie kocht in 2015. In de nieuwe situatie wordt de groenstrook ruimer en worden daar bomen geplant. Indiener wil graag tot overeenstemming komen om de nieuwe afrastering zo strak mogelijk langs de (nieuwe) watergang te plaatsen. Omdat indiener de grond biologisch in gebruik heeft voor zijn agrarische bedrijf, is elke meter minder nadelig voor zijn bedrijfsvoering. Elke meter méér werkt in zijn voordeel. Graag wil indiener de extra oppervlakte in gebruik nemen c.q. onderhouden, inclusief de nieuw aan te planten bomen (die prima passen binnen de biologische bedrijfsvoering).	Het huidige grondgebruik is niet in overeenstemming met de eigendomssituatie. Er hoeft geen grond te worden aangekocht. Voor het verzoek over verkoop van grond zal nader met indiener worden besproken. Hiervoor zijn op voorhand geen principiële bezwaren. Wel is een uitgangspunt het planten van nieuwe bomen en het behoud daarvan.
93	6	Momenteel wordt de woning verhuurd als vakantiewoning. Indiener verzoekt dringend om hiermee rekening te houden en de werkzaamheden uit te voeren buiten het hoogseizoen.	Er kan helaas geen rekening gehouden worden met het gebruik van de woning als vakantiewoning. Vanuit de projectplanning is het noodzakelijk om ook in het hoogseizoen werkzaamheden te verrichten.
93	7	Het aansluiten van de oprit op de verlegde Schapendijk wil indiener ook graag in nauw overleg, omdat de woning bereikbaar moet zijn! Mocht dit niet lukken, en indiener ervaart nadeel door minder boekingen en/of slechte recensies, dan verwacht indiener financiële compensatie.	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering en bedrijfsschade nader zijn toegelicht.
93	8	Met het oog op het welzijn van de dieren van indiener, verzoekt indiener geen nachtelijke werkzaamheden uit te voeren. Vooral werkzaamheden die trillingen veroorzaken (zoals bijvoorbeeld heien) veroorzaken onrust. Voor de kippen is het essentieel dat ze in alle rust de eischaal kunnen	De verwachting is dat de aannemer de werkzaamheden voornamelijk overdag zal uitvoeren. Vanuit verkeersdoorstroming en het beperken van verkeershinder is het noodzakelijk om sommige werkzaamheden soms in avonden, nachten en/of weekenden te realiseren. Hierbij zal de aannemer wel moeten voldoen aan de (nachtelijke) eisen met

		vormen. Dat gebeurt 's nachts. Als dit proces verstoord wordt, leggen de kippen windeieren, die indiener niet kan verkopen. Ook voor de koeien is het belangrijk dat ze 's nachts kunnen rusten.	betrekking tot geluid zoals deze in de APB/ Bouwverordening zijn vastgelegd.
93	9	De oversteek Westerveenweg/Schapendijk is volgens indiener in het nieuwe plan niet meer open voor landbouwverkeer.	Landbouwverkeer dient in de toekomst gebruik te maken van de tunnel Vossenbosweg.
93	10	Indiener maakt nagenoeg dagelijks gebruik van de verbinding Westerveenweg/Schapendijk om zijn beroep goed te kunnen uitoefenen.	Dit punt is ter kennisgeving aangenomen.
94	1	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 28	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
94	2	Indiener verwacht geluidsoverlast door hoge aanleg autoweg boven kruising. Zie verder de bijlage (zienswijze Werkgroep Baron van Sternbachlaan) voor details.	Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht. Indiener verwijst naar (een bijlage van) zienswijze nummer 28. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
95	1	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 28	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
95	2	Indiener krijgt te maken met geluidsoverlast, zie bijlage (zienswijze Werkgroep Baron van Sternbachlaan)	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.1 de afwegingen rond de totstandkoming van de keuze voor de noordvariant nader zijn toegelicht en in 2.2. wordt ingegaan op het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan.
96	1	Indiener dient suggesties aan. Verlagen van de geluidsschermen tussen km. 40.500 - 40.600 Zuidzijde. De schermen gaan hier van 2.00m1 naar 1.00m1 omlaag, terwijl de hoofdrijbaan omhoog gaat lijkt niet logisch. Ook schermen plaatsen tussen hoofdrijbaan en afrit. Bij voorkeur lage innovatieve schermen die het (rol)geluid absorberen zo dicht mogelijk bij de bron (middels EMVI in de markt zetten). Dit geldt overigens voor alle aan te brengen geluidsschermen, om te voorkomen dat het geluid weerkaatst.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. We nemen de suggestie van de indiener t.a.v. duurzaamheid en onderhoud mee in de overweging om te komen tot EMVI-criteria.
96	2	Indiener vindt dat er wat ontbreekt. Namelijk het onderhoud dunne deklaag openasfaltbeton. Levensduur van dit type geluidreducerend asfalt is ca. 7 jaar. In kader van duurzaamheid en onderhoud als EMVI in de marktzetten	

		op langere levensduur.	
96	3	Trace fietssnelweg F35. Dit behoort niet tot de scope van de N35. Echter, de nieuw F35 is ter hoogte van de Oude Tolweg over de bestaande N35 voorzien. Graag zou indiener het trace uitgezet zien volgend op de beëindiging ter hoogte van de Oude Tolweg.	De aanleg van de F35 valt buiten de scope van het project N35 Nijverdal-Wierden. Voor vragen over de aanleg van F35 kan contact opgenomen worden met de wegbeheerder. Dat is in dit geval de gemeente Hellendoorn.
96	4	Indiener draagt een suggestie aan. Als extra EMVI zou een aannemer iets voor de omgeving kunnen betekenen. Voorbeeld is het terrein waar Vitens waterputten heeft. Dit is nu een wandelgebied en hier wordt veel gebruik van gemaakt. Het onderhoud van dit terrein laat te wensen over en de gemarkeerde wandelpaden zijn moeilijk begaanbaar in verband met omgevallen bomen. Tevens komt er veel klimop voor, die de bomen verstikken en laat afsterven.	De zienswijze betreft een suggestie voor de aanbesteding en heeft derhalve geen direct raakvlak met het TB. Uitgangspunt voor de aanbesteding op dit moment om hinder tijdens de uitvoering te beperken. Het verkrijgen van blijvende extra positieve zaken voor de omgeving, mogelijk ook buiten de grens van het TB, is op dit moment niet aan de orde. De suggestie van indiener wordt doorgegeven aan de contactpersoon van Vitens.
96	5	Het geluid op de woning van indiener wordt volgens de gegevens gereduceerd van 56 dB naar 52 dB. Echter, dit is nog boven de wettelijke norm van 50 dB. Graag wil indiener zien dat het geluid terug gebracht wordt naar 50 dB of lager.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting.
97	1	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 30	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.
97	2	Het verwondert en verontrust indiener zeer dat het direct naast de N35, ongeveer ter hoogte van km 41100 tot km 40200, gelegen natuurgebied 't Steenbroake waarin, zoals is aangegeven in het OTB/MER N35 o.a. een vliegroute en foerageergebied van diverse soorten vleermuizen zijn aangetroffen, nauwelijks aandacht krijgt. Dit volgens indiener mooie, voor Wierdenaren belangrijke gebied zal ernstig verstoord worden door toename van geluid en verlichting.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
97	3	Het bevreedt indiener ook zeer dat de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a, waarvan de gevelbelasting van de woning in het OTB/MER N35 wordt aangemerkt als overschrijding Lden. GPP, niet zijn aangemerkt als knelpunt (pag. 310 van c. Akoestisch onderzoek). Zeker omdat er vaak sprake is van zuidwestenwind zullen zij volgens indiener eveneens aanmerkelijke geluid overlast ondervinden en boven de norm van 50 dB uit komen. Volgens indiener geven de metingen en berekeningen, waarin de wind nog niet is meegenomen (zie pag. 134 en 214 van c. Akoestisch onderzoek), dit ook aan, 52 dB zonder maatregelen en 49 resp. 50 dB met dunne deklagen. Indiener verzoekt de woningen Meijerinkshoekweg 1 en 1a op te	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a.

		nemen in de lijst als knelpunt (resterend) c. Akoestisch onderzoek pag. 310 en eveneens in de kaarten pag. 310, 312, 314 en 316 aan te merken.	
97	4	Indiener geeft aan in het buitengebied te wonen, een bewuste keuze vanwege de rust. Indiener stelt dat, gebaseerd op prognoses betreffende toename verkeersintensiteit, de geluidbelasting bij de woning bij huidig GPP omhoog gaat van 46 dB naar 52 dB. Dit is voor indiener onacceptabel.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
97	5	Daarnaast stelt de indiener dat de toets/streefwaarde GPP is opgehoogd naar 50 dB (normaliter ca. 48,5 db) voor een autoweg. Indiener geeft aan dat dit kan volgens de wet, maar dat het toch vreemd is dat daar van afgeweken kan worden (naar boven). Het voelt voor indiener als willekeur.	
97	6	In 2017 was er gedurende 10 maanden sprake van zuidwestenwind, gemeten door weerstation Twente over 2017 en aangegeven in een windroos waarin duidelijk zichtbaar is dat het geluid geproduceerd door het wegennet volledig de kant van indiener wordt opgestuwd. De geluidbelasting zal volgens indiener daardoor zeker nog hoger zijn. Volgens indiener zijn in de berekeningen de hoeveelheid wind en de richting hiervan vreemd genoeg niet meegenomen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
97	7	Uitgaande van 50 dB wordt de norm met 2 dB overschreden. Uitgaande van het huidige woongenot wordt het aantal decibels overschreden met minimaal 6 dB. Indiener uit de zorg, omdat de GPP een gemiddelde is over de 24 uur per dag, dus dat er tenminste 2x per dag gedurende de ochtend- en avondspits substantieel meer lawaai zal komen. Zeker als er sprake is van wind.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. en 3.1.2. is nader ingegaan op de wijze van bepaling van de geluidbelasting en de hoogte van de geluidbelasting.
97	8	Indiener geeft aan dat de luchtvervuiling en de geluidstoename niet gezondheidsbevorderlijk is, evenals een negatieve invloed op het woongenot. Mede omdat deskundigen indiener hebben verteld dat de geluidbelasting op het oor een veelvoud is van de geproduceerde hoeveelheid decibels (verhoging met bijvoorbeeld 3 dB levert een 2x zoveel geluid op het oor en bij verhoging met 6 dB, 4x zoveel geluid op het oor).	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op hoogte van de geluidbelasting.
97	9	Voor de Wierdenaren is het natuurgebied 't Steenbroake belangrijk en dichtbij. De toename van verkeerslawaai is volgens indiener ook daar ingrijpend. Omdat daar de afstand tot de N35 nog veel kleiner is zal volgens indiener daar de geluidsbelasting voor o.a. vleermuizen	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.

		<p>nog vele malen hoger zijn, ondanks de geplande strook boscompensatie t.b.v. de vliegroute. Indien er heeft geen metingen kunnen vinden over de geluidsbelasting in dit gebied noch dat men 't Steenbroake aanmerkt als gebied waar men rekening mee houdt. Indien er verzoekt akoestische berekeningen te verrichten ten behoeve van 't Steenbroake en de uitkomsten hiervan te laten meewegen in het besluit.</p>	
97	10	<p>In de Habitatrichtlijn (art.3.5 e.v. lid 2) is opgenomen dat het verboden is dieren als bedoeld in lid 1 opzettelijk te verstoren. In Bijlage 11 pag. 31 t/m 39 van het OTB N35 wordt in het Deelrapport Natuur duidelijke achtergrond informatie gegeven over de in 't Steenbroake aanwezige dieren, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op pag. 36 wordt aangegeven dat foerageergebied 9 ('t Steenbroake) een belangrijk foerageergebied is voor de Dwergvleermuis, de Laatvlieger en de Watervleermuis. Het ligt echter buiten het plangebied. - Op pag. 39 wordt aangegeven dat de vliegroute van de Laatvlieger en de Watervleermuis in het plangebied ligt. - Op pag. 62 van III Toelichting OTB N35 worden onder '6.5 Maatregelen wel 2 andere locaties genoemd: t.h.v. het ecoduct en t.h.v. km 41000. Men heeft het in tabel 6.6 o.a. over aanleg van afschermdende voorzieningen licht aldaar. De locatie 't Steenbroake t.h.v. km 41100 tot km 40200 ontbreekt echter volgens indiener. <p>Indiener verzoekt om beperkende maatregelen te nemen wat betreft het licht ten behoeve van de natuur (vleermuizen) in 't Steenbroake.</p>	
97	11	<p>Aan de Zuidzijde van de N35 ter hoogte van de Schietbaanweg en Meijerinksberg worden wel schermen geplaatst voor enkele woningen. Waarom is het daar dan wel financieel doelmatig? Bovendien zou het zeer wel kunnen dat deze schermen juist geluid weerkaatsen naar het leefgebied van indiener en naar 't Steenbroake. Alleen al vanwege de daar aanwezige vleermuizen moet er volgens indiener iets gebeuren. Dat resulteert ook in meer rust in het natuurgebied, er leeft daar meer dan alleen vleermuizen.</p> <p>Indiener verzoekt dan ook om geluidschermen aan de Noordzijde van de N35 en langs de toerit richting Nijverdal te plaatsen met een adequate lengte.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. In paragraaf 4.2. is nader ingegaan op de effecten op de vleermuizen in 't Steenbroake.</p>
97	12	<p>Indiener verzoekt de adressen Meijerinkshoekweg 1 en 1a te informeren middels het OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is</p>

			nader ingegaan op de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a.
97	13	Indiener verzoekt de maximale snelheid van de N35 aan te passen naar 80 km/pu (en daar op toezien).	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
97	14	Indiener mist de beoordeling van de geluidsbelasting van de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a en het niet meenemen in de berekeningen van de windrichting hierin. Deze woningen worden onterecht niet gezien als knelpunt.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a.
97	15	Indiener vindt dat de belangen van natuurgebied 't Steenbroake over het hoofd zijn gezien, met name de vleermuizen en het belang van natuur voor de gemeente Wierden en de Wierdenaren vindt indiener nergens terug.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
97	16	Indiener ervaart grote geluidsbelasting ten gevolge van de verplaatsing en uitbreiding van de N35. Bij grote verkeersdrukte en/of veel zuidwestenwind zal dit extreem toenemen. Indiëners woongenot zowel binnenshuis als in zijn tuin wordt ernstig geschaad.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de hoogte van de geluidbelasting. De woningen aan de Schietbaan en Meijerinksberg liggen in de huidige en toekomstige situatie aan de noordzijde van de N35. Vanwege het verschuiven van de weg naar het noorden neemt het geluidniveau in de tuin toe. De tuinen worden grotendeels afgeschermd door het object. Het geluidniveau in de toekomstige situatie zal vanwege afscherming door het object veelal minder dan 50 dB bedragen. De tuinen die niet afgeschermd worden, hebben een maximaal geluidniveau van 51 dB á 52 dB.
98	1	Zoals is aangeven is er voor indiëners woning een hogere geluidsbelasting vastgesteld, met als reden dat de norm voor GPP op indiëners woning wordt overschreden. Hier kan best een economische afweging aan ten grondslag liggen, maar dit gaat wel ten koste van het leefgenot van indiener. Zoals indiener uit de metingen die gedaan zijn opmaakt, neemt de geluidshinder zelfs toe ondanks geluidswerende maatregelen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
98	2	Zoals indiener opmaakt uit de toegestuurde informatie zullen de bestaande geluidsschermen worden vervangen door hogere geluidsschermen. Bij de aanleg van de huidige schermen heeft indiener in de buurt behoorlijk te doen gehad met het aanbrengen van de heipalen, behoorlijk doorwerkend op de fundering van mijn woning; na realisatie had indiener meerdere kleine scheurtjes in de muren. Schade is gemeld, NIBAG heeft een rapport opgemaakt en het kwam er op neer dat er geen vergoeding is	Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Waardevermindering en schade'.

		gekomen voor de indieners inziens geleden schade.	
98	3	Indiener geeft aan dat door de hogere geluidsschermen het uitzicht er niet landelijker op zal worden.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.1 de afwegingen rond het landschap nader zijn toegelicht..
98	4	Indiener ervaart een toename van geluid en een minder fraai uitzicht.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat'. Hoofdstuk 4 gaat nader in op 'Landschap en ecologie'
102	1	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 30	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.
102	2	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 28	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
103	1	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 48	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 48.
103	2	<p>Het bevreemdt indiener zeer dat de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a waarvan de gevelbelasting van de woning in het OTB/MER N35 wordt aangemerkt als 'overschrijding Lden. GPP' niet zijn aangemerkt als knelpunt (pag. 310 van c. Akoestisch onderzoek).</p> <p>Indiener is van mening dat bij de veel voorkomende zuidwestenwind deze woningen eveneens aanmerkelijke geluidoverlast ondervinden en boven de norm van 50 dB uit komen. Indiener wijst hierbij op de metingen en berekeningen waarin de wind nog niet is meegenomen, zie pag. 134 en 214 van c. Akoestisch onderzoek. Hier gaat het in deze berekeningen om grensgevallen: resp. 49 en 50 dB.</p>	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a.
103	3	<p>Indiener is zeer verwonderd en verontrust dat het direct naast de N35 ongeveer t.h.v. km 41100 tot km 40200 gelegen natuurgebied 't Steenbroake waarin, zoals is aangegeven in het OTB/MER N35, o.a. een vliegroute en foerageergebied van diverse soorten vleermuizen zijn aangetroffen, nauwelijks aandacht krijgt.</p> <p>Indiener is van mening dat dit mooie gebied ernstig verstoord zal worden door toename van geluid en verlichting.</p>	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
103	4	Indiener geeft aan in het buitengebied te wonen, een bewuste keuze vanwege de rust.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en

		<p>Indiener stelt dat de geluidsbelasting bij de woning bij huidig GGP van 47 db omhoog gaat naar 52 db. Dit is voor indiener onacceptabel. Daarnaast stelt de indiener dat de Toets/streefwaarde GGP is opgehoogd naar 50 dB (normaliter ca. 48,5 db) voor een autoweg. Indiener geeft aan dat dit kan volgens de wet, maar dat het toch vreemd is dat daar van afgeweken kan worden (naar boven). Het voelt voor indiener als willekeur.</p>	<p>3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.</p>
103	5	<p>In 2017 was er gedurende 10 maanden sprake van zuidwestenwind, gemeten door weerstation Twenthe over 2017 en aangegeven in een windroos waarin duidelijk zichtbaar is dat het geluid geproduceerd door het wegennet volledig de kant van indiener wordt opgestuwd. De geluidbelasting zal volgens indiener daardoor zeker nog hoger zijn. Volgens indiener zijn in de berekeningen de hoeveelheid wind en de richting hiervan vreemd genoeg niet meegenomen.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.</p>
103	6	<p>Uitgaande van de 50 dB wordt voor indieners woning de norm met 2 dB overschreden en uitgaande van het huidig woongenot wordt het aantal decibels overschreden met minimaal 5 dB.</p> <p>Indiener uit de zorg, omdat de GGP een gemiddelde is over de 24 uur per dag, dus dat er tenminste 2x per dag gedurende de ochtend- en avondspits substantieel meer lawaai zal komen. Zeker als er sprake is van wind.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de hoogte van de geluidbelasting.</p>
103	7	<p>Voor de Wierdenaren is het natuurgebied 't Steenbroake belangrijk en dichtbij. De toename van verkeerslawaai is volgens indiener ook daar ingrijpend. Omdat daar de afstand tot de N35 nog veel kleiner is zal volgens indiener daar de geluidsbelasting voor o.a. vleermuizen nog vele malen hoger zijn, ondanks de geplande strook boscompensatie t.b.v. de vliegroute. Indiener heeft geen metingen kunnen vinden over de geluidsbelasting in dit gebied noch dat men 't Steenbroake aanmerkt als gebied waar men rekening mee houdt.</p> <p>Om u te informeren: 't Steenbroake is een natuurgebied van oorspronkelijk 18.5 ha dat in de jaren 90 door Cogas is aangelegd omdat in waterwingebied geen landbouwactiviteiten meer konden plaatsvinden. Hierin is ook een wal geconstrueert met een vleermuiskelder, evenals een vijver met als doel dat vleermuizen hierover kunnen foerageren. De gegevens in de OTB/MER tonen ook duidelijk aan dat deze natuurontwikkeling succes heeft gehad. Diverse soorten vleermuizen zijn bij ieder bezoek aangetroffen, zowel foeragerend als op vliegroutes.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.</p>

		<p>Vitens organiseerde de afgelopen jaren rondleidingen waarbij m.n. aandacht werd besteed aan de vleermuizen. Er schijnt ook een dassenburcht te zijn. Voor Wierden is dit een belangrijk stukje natuur dat behouden moet blijven.</p> <p>Als bijlage stuurt indiener de folder die destijds door Cogas werd verspreid. Hoewel niet aangemerkt als officieel natuurgebied wil indiener toch uitdrukkelijk de aandacht vestigen op 't Steenbroake.</p>	
103	8	<p>In de Habitatrichtlijn (art.3.5 e.v. lid 2) is opgenomen dat het verboden is dieren als bedoeld in lid 1 opzettelijk te verstoren. In Bijlage 11 pag. 31 t/m 39 van het OTB N35 wordt in het Deelrapport Natuur duidelijke achtergrond informatie gegeven over de in 't Steenbroake aanwezige dieren, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op pag. 36 wordt aangegeven dat foerageergebied 9 ('t Steenbroake) een belangrijk foerageergebied is voor de Dwergvleermuis, de Laatvlieger en de Watervleermuis. Het ligt echter buiten het plangebied. - Op pag. 39 wordt aangegeven dat de vliegroute van de Laatvlieger en de Watervleermuis in het plangebied ligt. - Op pag. 62 van III Toelichting OTB N35 worden onder '6.5 Maatregelen wel 2 andere locaties genoemd: t.h.v. het ecoduct en t.h.v. km 41000. Men heeft het in tabel 6.6 o.a. over aanleg van afschermdende voorzieningen licht aldaar. De locatie 't Steenbroake t.h.v. km 41100 tot km 40200 ontbreekt echter volgens indiener. 	
103	9	<p>Indiener vraagt zich af waarom het plaatsen van schermen aan de zuidzijde van de N35 ter hoogte van Meijerinksberg en Schietbaanweg voor enkele woningen wel financieel doelmatig is.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p> <p>Voor het wel of niet financieel doelmatig zijn van maatregelen spelen verschillende factoren een rol. Het aantal woningen, de hoogte van de geluidbelasting en de afstand van de woningen tot de weg zijn hierbij van belang. De geluidbelasting voor de woningen aan de Schietbaanweg en Meijerinksberg is in de projectsituatie ondanks de toename te gering om voldoende budget aan reductiepunten te genereren voor een akoestisch zinvolle maatregel. Aan de zuidzijde liggen de woningen korter op de weg waardoor een hogere geluidbelasting optreedt. Hierdoor genereert deze groep woningen een groter budget aan reductiepunten. Daarbij is de akoestisch zinvolle maatregelengte voor de woningen aan de zuidzijde naar verhouding korter vanwege de minder grote afstand tot de weg. Hierdoor is het voor deze woningen wel financieel doelmatig om een overdrachtsmaatregel te treffen.</p>

103	10	Indiener maakt zich zorgen over de geluidweerskaatsing van de schermen aan de zuidzijde van de N35 naar het woongebied en naar 't Steenbroake. Alleen al vanwege de daar aanwezig vleermuizen moet er volgens indiener iets gebeuren. Dat resulteert volgens indiener ook in meer rust in het natuurgebied, er leeft daar meer dan alleen vleermuizen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. In paragraaf 4.2. is nader ingegaan op de effecten op de vleermuizen in 't Steenbroake.
103	11	Om geluidsoverlast voor de bewoners van de Schietbaanweg, Meijerinksberg en 1e Meijerinkshoekweg en in 't Steenbroake te verminderen, verzoekt indiener om geluidschermen aan de Noordzijde van de N35 en langs de toerit richting Nijverdal te plaatsen met een adequate lengte.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
103	12	Samenvattend verzoekt indiener geluidschermen te plaatsen aan de Noordzijde van de N 35 ter hoogte van de Meijerinksberg/Schietbaanweg met een adequate lengte, geluidschermen te plaatsen langs de toerit richting Nijverdal, verzoek maximale snelheid N35 aan te passen naar 80 km/pu (en daar op toezien).	
103	13	Verder verzoekt indiener: - akoestische berekeningen te doen verrichten ten behoeve van 't Steenbroake en de uitkomsten hiervan te laten meewegen in het besluit. - beperkende maatregelen nemen wat betreft het licht ten behoeve van de natuur (vleermuizen) in 't Steenbroake.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
103	14	Indiener verzoekt vervolgens: -de woningen Meijerinkshoekweg 1 en 1a op te nemen in de lijst als knelpunt (resterend) c. Akoestisch onderzoek pag. 310 en eveneens in de kaarten pag. 310, 312, 314 en 316 aan te merken. - de adressen Meijerinkshoekweg 1 en 1a te informeren middels de OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a.
103	15	Volgens indiener kloppen de beoordeling van de geluidbelasting van de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a en het niet meenemen in de berekeningen van de windrichting hierin niet in het OTB/MER. Deze woningen worden onterecht niet gezien als knelpunt.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a.
103	16	Indiener stelt dat de belangen van natuurgebied 't Steenbroake, m.n. de vleermuizen en het belang van natuur voor de gemeente Wierden en de Wierdenaren over het hoofd worden gezien.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
103	17	Indiener maakt zich zorgen over de grote geluidbelasting als gevolg van de verplaatsing en uitbreiding van de N35. Bij grote verkeersdrukke en/of veel zuidwestenwind zal dit extreem toenemen. Indiener woongenot zowel binnenshuis als in de tuin wordt ernstig geschaad.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting en de hoogte van de geluidbelasting.

			De woning ligt in de huidige en toekomstige situatie aan de noordzijde van de N35. Vanwege het verschuiven van de weg naar het noorden neemt het geluidniveau in uw tuin toe. Het geluidniveau blijft echter onder de 50 dB. Het deel van de tuin dat afgeschermd wordt door het object heeft een lager geluidniveau.
103	18	Indiener mist de beoordeling van de geluidsbelasting van de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a en het niet meenemen in de berekeningen van de windrichting hierin. Deze woningen worden onterecht niet gezien als knelpunt.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting. In paragraaf 3.1.2. is nader ingegaan op de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a.
103	19	Indiener is niet geïnformeerd (over de uitkomsten) op de wijze zoals dit gebeurd is met de bewoners aan de Schietbaan en Meijerinksberg. Gezien de ligging van indieners woningen Meijerinkshoekweg 1 en 1A ten opzichte van het project, wil indiener in de toekomst graag op gelijke wijze geïnformeerd worden.	Op basis van het OTB bedraagt de geluidbelasting in de situatie met maatregelen op deze woningen 50 dB. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 50 dB, voor deze woningen de toetswaarde, uit de Wet milieubeheer. Deze woningen zijn daarmee op basis van het OTB terecht niet als resterend knelpunt opgenomen en daardoor niet afzonderlijk aangeschreven zoals de bewoners aan de Schietbaan en de Meijerinksberg. Voor het TB is het akoestisch onderzoek geactualiseerd. In het TB is beschreven wat deze actualisatie inhoudt. Deze actualisatie heeft er toe geleid dat de geluidbelasting op de woningen aan de 1e Meijerinkshoekweg 1 in de toekomstige projectsituatie inclusief maatregelen 51 dB bedraagt. Hiermee is voor deze woning wel sprake van een resterend knelpunt. Deze woning wordt daarom in het TB ook opgenomen in de lijst met knelpunten en de kaarten. De bewoners van deze woning zullen over de toekomstige geluidssituatie geïnformeerd worden. Voor de woning aan de 1e Meijerinkshoekweg 1a bedraagt de geluidbelasting in het TB met de geadviseerde maatregelen 50 dB. Dat betekent dat aan de toetswaarde wordt voldaan en dat deze woning geen resterend knelpunt is. Deze woning is in het TB dan ook niet opgenomen in de lijst met knelpunten en de kaarten met resterende knelpunten. Voor beide woningen geldt dat de maatregelen die worden getroffen voor het naastgelegen cluster Wierden Kern West een positief effect hebben op de geluidbelasting die berekend wordt op de woningen aan de 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a. Voor de woning aan de 1e Meijerinkshoekweg 1a is dit voldoende om aan de toetswaarde te voldoen. Voor de woning aan de 1e Meijerinkshoekweg 1 niet. Indiener wordt, net als ieder ander waar de norm niet wordt overschreden, op gelijke wijze geïnformeerd.
104	1	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 48	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 48.
104	2	Indiener mist de beoordeling van de geluidsbelasting van de woningen 1e Meijerinkshoekweg 1 en 1a en het niet	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat'. In paragraaf 3.1.2 is nader ingegaan op de hoogte van de

		meenemen in de berekeningen van de windrichting hierin.	geluidbelasting.
104	3	Indiener vindt dat de belangen van natuurgebied 't Steenbroake (rust, geluid en licht), met name betreffende de vleermuizen en het belang van natuur voor de gemeente Wierden en de Wierdenaren over het hoofd worden gezien. Hierover heeft indiener te weinig terug kunnen vinden in het OTB/MER. Als voorzitter van wandelvereniging Ambulare te Wierden maakt indiener zich ernstig zorgen over de invloed van de N35 op dit prachtige natuurgebied en de fauna.	Hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Landschap en ecologie', waarbij in paragraaf 4.2 een nadere toelichting geeft over ecologie.
104	4	Indiener hoopt dat het belang van de burger zal worden meegewogen in de verder besluitvorming betreffende de ontwikkeling van de N35.	Binnen de geldende kaders wordt er bij de planuitwerking en de besluitvorming daarover zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Helaas is het niet te voorkomen dat er ook negatieve gevolgen zijn door aanleg van de nieuwe N35.
105	1	Indiener heeft liever een verdiepte aanleg van de Baron van Sternbachlaan met de N35 op maaiveld.	Een verlaagde ligging ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan komt overeen met het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan. Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord gaat in op de 'Ontwerpkeuzes en alternatieven' van de N35 Nijverdal-Wierden, waarbij in paragraaf 2.2 de afwegingen rond het alternatief van de Werkgroep Baron van Sternbachlaan nader zijn toegelicht.
106	1	Indiener stelt dat de sloot voor het huis met een nieuwe duiker of buis onder de (aan te passen/ te verleggen) Haarkampsweg door moet worden aangesloten op de nieuw aan te leggen sloot aan de noordzijde van de Haarkampsweg. Dit vanwege de afvoer van drainage en hemelwater van indieners perceel. Met name vanwege de drainage is het van belang dat deze nieuwe duiker of buis op voldoende diepte / laag niveau (= bodem sloot) komt te liggen. Op dit moment ligt voor dit doel een groene kunststof buis met 135mm diameter onder de Haarkampsweg door, maar de huidige hiervoor benodigde sloot aan de noordzijde van de Haarkampsweg komt te vervallen.	Lokale ontwatering en drainage worden aangesloten op de nieuwe situatie. Dit is als eis opgenomen in het aanbestedingsdossier zodat dit wordt meegenomen door de aannemer in de Uitvoeringsfase van het project.
106	2	Indiener merkt op dat het referentiepunt van de geluidsmetingen ligt op de schuur en niet op de woning. Er zou een nieuwe simulatie of meting gedaan moeten worden op de gevel van het huis en niet op de gevel van de schuur. Vervolgens zou het OTB/MER aangepast moeten worden.	Dit is een terechte constatering dat de beoordelingspunten (geen referentiepunten, deze zijn langs rijkswegen waaronder de N35 gelegen) op de gevel van de schuur zijn gepositioneerd en niet op de gevel van de woning. Een belangrijke bron voor het geluidmodel is het BAG (basisadministratie gebouwen). In het BAG is de schuur als woning aangemerkt en de woning als schuur. In het akoestisch onderzoek zijn de toetspunten in het OTB derhalve gepositioneerd op het object dat in BAG als woning is aangemerkt. Dit komt echter niet overeen met de werkelijke situatie. De toetspunten zijn voor het berekenen van de geluidbelasting in het TB dan ook verplaatst naar de gevels van het huis. Doordat ook een extra beoordelingshoogte is toegevoegd (zie onderstaand) wordt de berekende

			geluidbelasting op dit adres hoger. Deze gaat van 55 in het OTB naar 57 in het TB.
106	3	Indiener merkt op dat de geluidsberekeningen zijn uitgevoerd op de schuur (voor het huis) in plaats van op het huis zelf. De berekeningen zijn uitgevoerd voor (max.) 4.5m hoogte maar moeten ook op 7.5m hoogte worden uitgevoerd omdat het huis ca. 9 m hoog is. Er moeten nieuwe geluidsberekeningen worden uitgevoerd op het huis van indiener, inclusief een hoogte van 7.5m. Deze geluidsberekeningen moeten opnieuw worden uitgevoerd voor zowel de nieuwe N35 als het onderliggende wegennet. Vervolgens moet de OTB/MER hierop worden aangepast.	In het OTB is voor de beoordelingshoogte uitgegaan van 1,50 meter en 4,50 meter, omdat op basis van streetview 2 bouwlagen zichtbaar zijn (ondanks de bouwhoogte van circa 9 meter). Naar aanleiding van deze zienswijze wordt in het TB tevens een beoordelingshoogte van 7,50 meter toegevoegd. Daarnaast zijn de beoordelingspunten verplaatst naar het huis.
108	1	Indiener verwijst naar zienswijze nummer 40	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 40.
110	1	Indiener dient namens cliënt een zienswijze in. Cliënt is het oneens met het besluit vanwege de geluidswaarden van de N35 en de invloed op de omgeving.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht.
110	2	inspreker is het oneens met het oordeel omtrent de vastgestelde te verwachten geluidbelasting en de berekening van de maatregelen.	
110	3	De berekening van de geluidbelasting is volgens de cliënt van indiener onjuist, nu met verschillende factoren geen rekening is gehouden. Zo is ten onrechte geen rekening gehouden met het feit dat er regelmatig een zuidwestenwind staat, reden waarom de geluidbelasting op die momenten hoger zal zijn dan de geluidbelasting, zoals thans gehanteerd. Een zogenaamde windroos voor december 2017 is bijgevoegd als bijlage 2. Hieruit blijkt dat de wind bijna altijd uit het zuidwesten komt, reden waarom het onzorgvuldig is hiermee in het besluit onvoldoende rekening te houden.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.1. is nader ingegaan op de wijze van bepalen van de geluidbelasting.
110	4	Voorts meent inspreker dat in de besluitvorming onvoldoende rekening is gehouden met het feit dat de wijk waarin cliënt woont een rustige wijk is. Een hogere vaststelling van het geluidproductieplafond is daarmee dan ook ongepast en komt niet tegemoet aan de belangen van cliënt en andere bewoners van de wijk.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
110	5	Voorts meent inspreker dat de berekening van de doelmatigheid van de geluidsmaatregelen niet juist is als bedoeld in art. 3 Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen. Er zijn onvoldoende reductiepunten toegekend aan de locatie van de woning van cliënt, waardoor ten onrechte is geoordeeld dat een akoestisch zinvolle overdrachtsmaatregel niet mogelijk is,	De reductiepunten worden toegekend op basis van de Besluit geluid milieubeheer en de optredende geluidbelasting in de toekomstige situatie zonder (bestaande) maatregelen. Voor de woning van indiener bedraagt de geluidbelasting in het (O)TB in deze situatie 50 dB. Het aantal reductiepunten bij deze geluidbelasting bedraagt 0. Dit komt omdat een geluidbelasting van 50 dB overeenkomt met de voorkeurswaarde van 50 dB uit de Wet milieubeheer en daarmee voldoet aan de

		<p>omdat deze onvoldoende zinvol zal zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat cliënt verwacht dat een geluidswal een zeer grote bijdrage zal leveren aan de beperking van de geluidsbelasting op zijn woning, reden waarom cliënt hierbij nogmaals in overweging geeft deze maatregel op te nemen.</p>	<p>norm. Vanaf een geluidbelasting van 51 dB worden reductiepunten toegekend. Op basis van de Regeling geluid milieubeheer en het Besluit geluid milieubeheer is een akoestisch zinvolle overdrachtsmaatregel voor de woningen in de omgeving van de Meijerinksberg financieel niet doelmatig. Een geluidswal van 2 meter hoog en circa 1000 meter lang zal overigens maximaal 1 dB geluidreductie opleveren, wat niet of nauwelijks waarneembaar is.</p>
110	6	<p>Cliënt is het voorts oneens met het besluit, aangezien onvoldoende rekening is gehouden met de cumulatie van geluid ter plaatse, zoals onder andere het geluid van de spoorweg. Daarmee is het besluit niet in overeenstemming met art. 110f Wet geluidhinder.</p>	<p>Voor de woning van indiener wordt voldaan aan de toetswaarde (in dit geval de voorkeurswaarde van 50 dB) op grond van de Wet milieubeheer. Voor deze woning behoeft daarom geen onderzoek naar cumulatie met andere geluidbronnen plaats te vinden. Voor de woningen waar, al dan niet na toepassing van maatregelen, nog wel sprake is van een overschrijding van de toetswaarde wordt wel gekeken naar cumulatie waarbij ook de spoorlijn Zwolle-Enschede betrokken is. De wijziging van de N35 valt onder de kaders van de wet Milieubeheer niet onder de kaders van de Wet geluidhinder.</p>
110	7	<p>Ten onrechte is volgens cliënt van indiener in het MER en in het rapport omtrent het geluid onvoldoende rekening gehouden met het gebied Steenbroake. Hoewel het geen gebied is als bedoeld in de Wet natuurbescherming, is het voor de omgeving een belangrijk gebied. Met dit gebied lijkt in het geheel geen rekening te zijn gehouden in zowel de rapportages omtrent het geluid, als het MER. Omdat het besluit hiermee nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu, had dit onderdeel meegenomen moeten worden in het kader van het MER.</p>	<p>De functie van het gebied Steenbroake voor natuur is bekend. Er wordt rekening gehouden met beschermde soorten die hier voorkomen, met name vleermuizen zijn daarbij een aandachtspunt geweest. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat voor de verstoringzone op vleermuizen door verkeersgeluid langs (snel)wegen kan worden uitgegaan van een afstand van maximaal 50 m aan weerszijden van de weg. Verblijfplaatsen zijn daarentegen niet of nauwelijks gevoelig voor geluidsverstoring. Buiten 50 meter aan weerszijden van (snel)wegen worden geen invloeden van geluid, licht en dergelijke op vleermuizen waargenomen. De belangrijke gebiedsfuncties van het Steenbroake, zoals de grondwal met bunker, de plas met aangrenzende bosschages en het overige belangrijke foerageergebied, liggen op meer dan 50 meter afstand van het nieuwe wegtracé, zodat directe negatieve invloeden ontbreken. Waar lichtverstoring niet geheel kan worden uitgesloten zijn afschermdende beplantingen, als mitigerende maatregel, onderdeel van het plan. Wel relevant is de samenhang tussen het Steenbroake en leefgebieden (foerageergebieden, vliegroutes) in de omgeving. Uit het natuuronderzoek is gebleken dat belangrijke vliegroutes door de nieuwe weg doorsneden worden. Dit kan de verbinding met ten zuiden van de (bestaande en nieuwe) weg gelegen leefgebieden beperken en zorgen voor meer verkeersslachtoffers onder vleermuizen. Om deze reden zijn in het plan op kritieke punten 'ontsnipperingsmaatregelen' voorzien om ervoor te zorgen dat kritieke vliegroutes in stand blijven. Dit geldt ook voor de omgeving van het Steenbroake.</p>
110	8	<p>Het genoemde gebied Steenbroake is essentieel voor vleermuizen. Wanneer de weg wordt aangepast zoals in het besluit is opgenomen en zonder</p>	<p>De functie van het gebied voor natuur is bekend. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat voor de verstoringzone op vleermuizen door verkeersgeluid langs (snel)wegen kan</p>

		<p>natuurlijke geluidswal, zal er verstoring van het gebied van de vleermuizen plaatsvinden. Omdat geen beschrijving van voorgenoemde gevolgen is opgenomen, is het milieu-effectrapport in strijd met art. 7.23 Wet milieubeheer.</p> <p>De aanpassing van de N35 heeft volgens de cliënt van indiener een te groot negatief effect op het milieu, reden waarom de besluitvorming niet op de voorgestelde wijze plaats kan vinden.</p>	<p>worden uitgegaan van een afstand van maximaal 50 m ter weerszijden van de weg. Verblijfplaatsen zijn daarentegen niet of nauwelijks gevoelig voor geluidsverstoring. Er worden hier mitigerende maatregelen genomen om verbindingen van het leefgebied met omliggende gebieden in stand te houden, waardoor er geen significant negatief effect resteert.</p>
110	9	<p>Gezien het voorgaande is cliënt het oneens met het besluit en wordt verzocht opnieuw te kijken naar de berekeningen, de geluidswal op te nemen als passende maatregel en rekening te houden met de ligging van het gebied Steenbroake. Cliënt behoudt zich het recht voor voorgenoemde zienswijze op een later moment nader aan te vullen.</p>	<p>Zie beantwoording punt 7. Inmiddels is de reactietermijn van 6 weken verstreken. Het is dus niet mogelijk om de zienswijze nog aan te vullen.</p>
111	1	<p>Indieners 111 t/m 214 verwijzen naar zienswijze nummer 30</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.</p>
112	1		
113	1		
114	1		
115	1		
116	1		
117	1		
118	1		
119	1		
120	1		
121	1		
122	1		
123	1		
124	1		

125	1
126	1
127	1
128	1
129	1
130	1
131	1
132	1
133	1
134	1
135	1
136	1
137	1
138	1
139	1
140	1

141	1
142	1
143	1
144	1
145	1
146	1
147	1
148	1
149	1
150	1
151	1
152	1
153	1
154	1
155	1
156	1
157	1

158	1
159	1
160	1
161	1
162	1
163	1
164	1
165	1
166	1
167	1
168	1
169	1
170	1
171	1
172	1
173	1
174	1
175	1
176	1
177	1
178	1
179	1
180	1

181	1
182	1
183	1
184	1
185	1
186	1
187	1
188	1
189	1
190	1
191	1
192	1
193	1
194	1
195	1
196	1
197	1
198	1
199	1

200	1		
201	1		
202	1		
203	1		
204	1		
205	1		
206	1		
207	1		
208	1		
209	1		
210	1		
211	1		
212	1		
213	1		
214	1		
215	1	Indiener dringt er nogmaals op aan om zoveel mogelijk bomen in het werkgebied van de nieuwe weg-N35 te behouden. Spaar onder andere bij de kluifrotonde bij Wierden West de oude dikke eiken.	De tracégrens ligt zo strak mogelijk tegen de nieuwe weg aan. Waar dit inpasbaar is in het ontwerp wordt boombeplanting gehandhaafd. Deze zijn afgebeeld in het landschapsplan. Er zijn echter ook plaatsen waar nieuwe taluds, rijbanen en obstakelvrije bermen worden aangelegd, waar bestaande beplanting niet gehandhaafd kan worden.
215	2	Indiener geeft aan dat indien nodig, zaag niet om, maar verplaats/verplant de jonge eikenbomen in dit werkgebied (kluifrotonde).	Het verplanten van eiken van een gemiddelde omvang (dus niet de hele oude eiken) is als aanbeveling opgenomen in het Richting gevend Inrichtingsplan.
215	3	Indiener wil de natuurcompensatie het liefste in de buurt, in het "gezichtsveld", van de nieuwe weg.	Voor natuurcompensatie is leidend dat de ecologische functionaliteit van het gebied in stand blijft. Hierop is de natuurcompensatie in het plan gebaseerd. Het merendeel van de natuurcompensatie vindt in de directe omgeving van de nieuwe weg plaats.
215	4	Indiener hoopt naar aanleiding van de zienswijze dat er zoveel mogelijk bomen/natuur in het werkgebied van de nieuwe weg N35 blijft gehandhaafd.	Het zo goed mogelijk handhaven van bestaande natuur, bomen en landschappelijke elementen behoort tot de uitgangspunten in de afweging van de locatie van het tracé.
216	1	Indieners verwijzen naar zienswijze 30.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.
217	1		
218	1		

219	1
220	1
221	1
222	1
223	1
224	1
225	1
226	1
227	1
228	1
229	1
230	1
231	1
232	1
233	1
234	1
235	1
236	1
237	1
238	1

239	1
240	1
241	1
242	1
243	1
244	1
245	1
246	1
247	1
248	1
249	1
250	1
251	1
252	1
253	1
254	1

255	1		
256	1		
257	1		
258	1		
259	1		
260	1		
261	1		
262	1		
263	1		
264	1		
265	1		
266	1		
267	1		
268	1		
269	1		
270	1		
271	1		
272	1		
273	1		
274	1		
275	1		
276	1		
276	2	Indiener verwijst naar zienswijze 28.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
277	1	Indiener verwijst naar zienswijze 30.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van

			zienswijze nummer 30.
277	2	Indieners verwijzen naar zienswijze 28.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 28.
278	1		
279	1		
279	2	Indieners verwijzen naar zienswijze 30.	Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 30.
280	1		
281	1		
282	1		
283	1		
284	1		
285	1		
286	1		
287	1		
288	1		
289	1		
290	1		
291	1		
292	1		
293	1		
294	1		
295	1		
296	1		
297	1		
298	1		
299	1		
300	1		
301	1		
302	1		
303	1		
304	1	<p><i>Zienswijze 304 is na afloop van de zienswijzeperiode ingediend.</i></p> <p>Indiener geeft aan de zienswijze bekend te maken met betrekking tot het Tracébesluit N35 Wierden Nijverdal. Indiener heeft zich hiermee zo veel als mogelijk aan het verzoek van RWS voldaan en de structuur van deze Zienswijze aan het 'RWS format' aangepast. De Zienswijze behandelt vier (4) deelonderwerpen die in het hierboven aangehaalde besluit zijn ingebed. Het zijn: OTB en MER; geluidoverlast; voldoen aan hogere Wetgeving; Toename emissie fijnstof; toename sluisverkeer Erve Meijerinksweg.</p>	Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
304	2	Indiener zet 14 afkortingen/begrippen uiteen die gebruikt worden in de zienswijze.	
304	3	Indiener is van mening dat met het vaststellen van het Tracébesluit N35 Wierden - Nijverdal de verantwoordelijke en bevoegde directie van het betreffende bedrijfs onderdeel van RWS haar visitekaartje aan rijdend Nederland heeft afgegeven. Indiener is	

		van mening dat deze doelgroep ongetwijfeld verheugd zal zijn met het besluit; immers het houdt zoveel in dat er tussen Wierden en Nijverdal een begin gemaakt wordt met de bouw van een 4 rijstroken brede Autosnelweg.	
304	4	Indiener stelt zelf deel te zijn van de 'deelverzameling' van betrokken burgers die het ontstaan van de Autosnelweg als een veelkoppige draak zien. Volgens indiener is het een monstroom dat stelselmatig er op uit is om hun woongenot en leefomstandigheden in te perken en te vergallen.	Er is het MER uitgebreid onderzoek gedaan naar effecten die de leefomgeving aantasten. Ook is er een (publieksvriendelijke) samenvatting van zowel het (O)TB als het MER. Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.
304	5	Indiener wijst nog eens op het woord betrokken. Hiermee wil indiener benadrukken niet tegen verkeerstechnische vooruitgang te zijn. Indiener verwacht echter dat - met een apèl aan grondbeginselen van democratisch besef - de hoofdrolspeiler RWS - Directie Oost ook haar verantwoordelijkheid zal nemen waar het om verbetermaatregelen, of maatregelen ter eliminering van overlast en hinder gaat.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
304	6	Indiener stelt dat na het lezen van het OTB en de MER blijkt dat RWS weliswaar aan veel punten aandacht heeft besteed, echter onvoldoende tot helemaal geen maatregelen heeft getroffen om de geluidsoverlast in Noordelijke richting, ter hoogte Van de Schietbaanweg en de Meijerinksberg tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen. Indiener stelt dat het zichtbaar is uit het OTB en MER dat bij de meest voorkomende weersituatie (ca 82%, zuid-westelijke wind), het geluid van de toekomstige N35 (dan wel Autosnelweg A35) nog meer richting de buurt drijft.	
304	7	Indiener geeft aan dat het aantal rijstroken in de nabije toekomst van twee naar vier wordt uitgebreid (model 4-baans Autosnelweg). Hierdoor zal het verkeerslawaaï, inclusief geluidsoverlast, voor indiener naar verwachting verdubbelen.	
304	8	Indiener stelt dat door de verdubbeling de attractiviteit van dit wegdeel, als rechtstreekse verbindingssnelweg met het Kamper en het Zwolse achterland, voor automobilisten en beroepsvrachtverkeer verhoogt.	Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 een nadere toelichting wordt gegeven over de verkeerstoename.
304	9	Indiener geeft aan dat de toegestane motorrijtuigensnelheid zal van 80 km/h naar 100 km/h wordt uitgebreid. Indiener wijst hierbij op de aanmerkelijke toename van zowel het verkeerslawaaï en de geluidsoverlast als de emissie van fijnstof.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. In paragraaf 3.2. zijn de afwegingen rond luchtkwaliteit nader toegelicht.

304	10	Het is voor indiener zeer beperkt of zelfs onmogelijk om door een kristallen bol in de toekomst te kijken. Wat indiener wel verwacht is dat het sluijverkeer over de Meijerinksweg nog meer zal toenemen. Dit wordt mede versterkt door de toename van sluijverkeer sinds die ongelukkige eenzijdig getroffen verkeersreducerende maatregel in 2008 om de Vossenbosweg ter hoogte van de boerderij Erve Heuver door een tractorsluis af te sluiten (in dagelijks Nederlands, ter plaatse een geniepig stel betonblokken van gedefinieerde hoogte aan het bestaande wegdek fixeren).	Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 een nadere toelichting wordt gegeven over de verkeerstoename.
304	11	Indiener wijst erop dat de overheid is gehouden zich aan de wet te houden (in dit geval wet Geluidhinder, Wgh) wat inhoudt dat normen niet overschreden worden en als dat wel het geval is, er zodanige maatregelen genomen zullen worden dat de hinder en overlast voor betrokkenen verminderd zullen worden.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen.
304	12	Indiener wijst erop dat aan de Zuidzijde van de N35 ter hoogte van de Schietbaanweg en Meijerinksberg wel schermen geplaatst worden voor enkele woningen. Dit lijkt volgens indiener op rechtsongelijkheid. Indiener vraagt: Wat was daar het financieel doelmatigheids argument?	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. De afwegingen over de doelmatigheid van schermen op specifieke locaties volgt uit het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het Ontwerpracébesluit is gevoegd.
304	13	Indiener verwacht dat deze schermen het geluid juist weerkaatsen naar ons leefgebied en naar het kleinschalige natuurgebied, 't Steenbroake.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
304	14	Indiener maakt zich zorgen om (het weerkaatsen van) geluid naar het kleinschalige natuurgebied, 't Steenbroake. Alleen al vanwege de daar aanwezig vleermuizen moet er iets gebeuren ter bescherming van de soorten . Dat resulteert ook in meer rust in het natuurgebied, want er leven daar meer soorten dieren dan alleen vleermuizen.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.2. en 3.1.3. is nader ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting en de maatregelen. In paragraaf 4.2. is nader ingegaan op de effecten op de vleermuizen, vogels en overige dieren. i
304	15	Indiener verzoekt om geluidsoverlast voor de bewoners van de Schietbaanweg, Meijerinksberg en 1 ^o Meijerinkshoekweg en in 't Steenbroake te verminderen verzoek ik u om doelmatige geluidswerende schermen aan de Noordzijde van de N35 en langs de toerit richting Nijverdal te plaatsen over een adequate lengte.	Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.
304	16	Indiener geeft aan dat het besluit voor het tracé en het bijbehorende budget valt onder de Crisis en Herstelwet van 2010. Nu het economisch beter gaat, is er wellicht aanvullende financiering mogelijk. Indiener geeft aan dat er anders misschien elders binnen het	Het doel van de Crisis- en herstelwet is een versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis alsmede met dat doel diverse wettelijke bepalingen te wijzigen. De wijziging van de wettelijke bepalingen was

		<p>project bezuinigingen te behalen zijn op de budgetkosten van € 121,5 miljoen, dan wel aanvaardbaar te overschrijden (zoals dat volgens indiener vaker gebeurt bij projecten van deze omvang).</p>	<p>erop gericht de besluitvorming te versnellen en heeft geen gevolgen voor beschikbare budgetten. Het uitvoeren van bovenwettelijke maatregelen wordt in het algemeen niet gedaan, vanwege het gelijkheidsbeginsel. Slechts in specifieke omstandigheden kan in afwijking van de bestaande regel afgeweken worden als dit leidt tot een onaanvaardbare oplossing. Daarin heeft de Crisis- en herstelwet geen verandering gebracht.</p>
304	17	<p>Indiener geeft aan dat een andere aanvullende maatregel moet zijn om de snelheid niet te verhogen naar 100 km/h. Ook op een autoweg kan maximaal 80 km/u gereden worden door dat met borden aan te geven.</p> <p>Volgens indiener zal de snelheid van 80 km zeker bijdragen aan enige geluidsvermindering en de uitstoot van fijnstof.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen. In paragraaf 3.2. zijn de afwegingen rond luchtkwaliteit nader toegelicht.</p>
304	18	<p>Indiener vreest voor de toekomst waar (zonder afdoende maatregelen door RWS) indiener geconfronteerd zal worden met aanmerkelijke vermindering van woongenot en nadelige financiële effecten, zoals waardevermindering van de woning.</p> <p>Indiener behoudt zich het recht voor om een claim tot nadeelcompensatie in te dienen wanneer het besluit onherroepelijk is geworden en RWS nalatig zou zijn in haar verplichtingen tot het treffen van afdoende maatregelen.</p>	<p>Hoofdstuk 6 van deze Nota van Antwoord gaat in op 'Waardevermindering en schade', waarbij in paragraaf 6.1 de afwegingen rond waardevermindering nader zijn toegelicht.</p>
304	19	<p>Indiener geeft een schets over de landweg (De Erve Meijerinksweg) en het gedrag van automobilisten in combinatie met (fietsende) schoolkinderen. Hierin schetst indiener hoe het vroeger was en de huidige (verkeersonveilige) situatie op de Erve Meijerinksweg sinds de "Tractorsluis" in de Vossenbosweg. Indiener vindt de huidige situatie op de weg heel verkeersonveilig (met het passeren van meer dan 100 auto's per uur in de spits). Indiener geeft aan dat er op de kleine weg ook onveilige situaties ontstaan door het passeren van (grote) voertuigen in tegengestelde richting.</p> <p>Indiener voorziet een onevenredig grote toename van het 'Sluipverkeer' over de Erve Meijeriksweg als gevolg van congestiemomenten op het zojuist opgeleverde baanvak Wierden Nijverdal. Indiener vraagt om ook voor de Erve Meijerinksweg een tevredenstellende, verkeersveilige oplossing te realiseren, ook als dat gedeelte van het wegennet niet tot het verantwoordelijkheidsgebied van RWS Oost valt.</p>	<p>Hoofdstuk 5 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Verkeer en verkeersveiligheid', waarbij in paragraaf 5.1 de afwegingen rond de toename van verkeer zijn toegelicht.</p>

304	20	<p>Indiener vat de behoeften als volgt samen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Indiener verzoekt RWS om plaatsing van geluidwerende schermen van voldoende kwaliteit en geluidwerende eigenschappen, aan de Noordzijde van de N35 ter hoogte van de Meijerinksberg - Schietbaanweg; 2. Indiener verzoekt tevens om plaatsing van geluidschermen langs de toerit in de richting Nijverdal 3. Indiener verzoekt om de autosnelheid op de toekomstige N35 / A35 op maximaal 80 km/h te bevroezen. Dit ook met het doel om geluid overlast te reduceren en emissie van fijnstof te verminderen. 	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond het geluid nader zijn toegelicht. In paragraaf 3.1.3. is nader ingegaan op de maatregelen.</p>
304	21	<p>4. Indiener verzoekt RWS alle bewoners van de woonwijken Meijerinksberg, Schietbaanweg, Meijerinkshoekweg regelmatig pro actief te informeren over de effecten van de nieuwe N35 / A35 na elke monitoring, zodat betrokkenen eventueel aanvullende maatregelen ter voorkoming, dan wel ter reductie van nieuwe overlast kunnen indienen.</p>	<p>Elk jaar verschijnt het nalevingsverslag op de website van Rijkswaterstaat. Het nalevingsverslag over het voorgaande jaar verschijnt aan het eind van het jaar of aan het begin van het nieuwe jaar. Het verslag kan worden geraadpleegd op de website van Rijkswaterstaat over geluid https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx. Rijkswaterstaat communiceert het verschijnen van het nalevingsverslag niet pro actief met de omgeving. Het is aan de indiener zelf om de website van Rijkswaterstaat in de gaten te houden en de resultaten uit het nalevingsverslag te raadplegen waarin de effecten van de nieuwe weg worden opgenomen. Het eerste verslag wordt gemaakt betreft het eerste volledige jaar na openstelling van de weg. De verwachting is dat de weg in 2022 wordt opengesteld. Het jaar waarover de eerste keer wordt nageleefd is het jaar 2023. Het verslag hierover zal eind 2024 of begin 2025 verschijnen. Bij vragen hierover kan contact worden opgenomen met Rijkswaterstaat.</p>
304	22	<p>5. Indiener verzoekt RWS alle maatregelen te treffen die noodzakelijk zijn om het kleinschalige Natuurgebied 't Steenbroake in zijn natuurlijke biotoop te handhaven, voordat overmatige geluidoverlast hier onherstelbare schade zal hebben toegebracht.</p>	<p>Hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord gaat in op het 'Woon- en leefklimaat', waarbij in paragraaf 3.1 de afwegingen rond geluid zijn toegelicht. In hoofdstuk 4 van deze Nota van Antwoord is ingegaan op 'Landschap en ecologie'.</p>
304	23	<p>6. Indiener behoudt zich alle rechten voor, overeenkomstig de Wet.</p>	<p>Dit punt is voor kennisgeving aangenomen.</p>
304	24	<p>Tijdens een verkeerstelling, uitgevoerd op uitdrukkelijk verzoek van een van de mede-bewoners van onze wijk in 2013 werden er op de sluiproute al meer dan 100 auto's per uur in de spitsuren geteld ! Van deze getelde auto's reed zowat 76% harder dan de daar geldende maximaal toegestane snelheid, 80. 90 en zelfs 100 km/h per uur waar er een gelimiteerde snelheid van 60 km/h geldt.</p>	<p>In het geluidonderzoek wordt gerekend met de maximale rijsnelheden welke in het geluidmodel worden vertaald naar representatief te achten gemiddelde snelheden. Snelheidsovertredingen zijn een kwestie van handhaven en zijn een verantwoordelijkheid van de politie. Snelheidsovertredingen, en het rekenen met hogere snelheden dan de maximaal toegestane rijsnelheid, vallen dan ook buiten de scope van het akoestisch onderzoek.</p>