

# ECLI:NL:RVS:2014:3542

Instantie	Raad van State
Datum uitspraak	01-10-2014
Datum publicatie	01-10-2014
Zaaknummer	201309459/1/R6
Rechtsgebieden	Bestuursrecht
Bijzondere kenmerken	Tussenuitspraak bestuurlijke lus
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 20 augustus 2013 heeft de minister krachtens artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet het tracébesluit "N18 Varsseveld - Enschede" vastgesteld.
Wetsverwijzingen	Tracéwet Tracéwet 9
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl JBO 2014/214 met annotatie van D. van der Meijden JOM 2015/134

## Uitspraak

201309459/1/R6.

Datum uitspraak: 1 oktober 2014

## AFDELING

### BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te [woonplaats],
2. [appellante sub 2], wonend te [woonplaats],
3. [appellant sub 3], wonend te [woonplaats],
4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],
5. [appellant sub 5A] en [appellant sub 5B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 5]), beiden wonend te [woonplaats],
6. [appellante sub 6A], gevestigd te [plaats], en anderen (hierna in enkelvoud: [appellant sub 6]),
7. [appellant sub 7], wonend te [woonplaats],
8. [appellant sub 8], wonend te [woonplaats],
9. [appellant sub 9], wonend te [woonplaats],
10. [appellant sub 10], wonend te [woonplaats],
11. [appellant sub 11], wonend te [woonplaats],
12. [appellante sub 12], wonend te [woonplaats],
13. [appellante sub 13A], gevestigd te [plaats], en andere (hierna in enkelvoud: [appellant sub 13]),
14. [appellante sub 14], wonend te [woonplaats],
15. [appellant sub 15], wonend te [woonplaats],
16. [appellant sub 16A] en [appellant sub 16B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 16]), beiden wonend te [woonplaats],
17. [appellant sub 17], wonend te [woonplaats],
18. [appellant sub 18], wonend te [woonplaats],
19. [appellant sub 19A], wonend te [woonplaats], en anderen (hierna in enkelvoud: [appellant sub 19]),
20. [appellant sub 20A] en [appellant sub 20B], wonend te [woonplaats] onderscheidenlijk [woonplaats],
21. [appellant sub 21], wonend te [woonplaats],
22. [appellant sub 22], wonend te [woonplaats],
23. [appellant sub 23A] en [appellant sub 23B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 23]), beiden wonend te [woonplaats],
24. [appellante sub 24A] en [appellant sub 24B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 24]), beiden wonend te [woonplaats],
25. [appellant sub 25], wonend te [woonplaats], en anderen,
26. [appellant sub 26], wonend te [woonplaats],
27. [appellante sub 27], handelend onder de naam [landgoed], gevestigd te [plaats],
28. [appellant sub 28], wonend te [woonplaats],
29. [appellant sub 29], wonend te [woonplaats],
30. [appellant sub 30], wonend te [woonplaats],
31. [appellant sub 31A] en [appellante sub 31B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 31]), beiden wonend te [woonplaats],

32. [appellant sub 32A] en [appellante sub 32B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 32]), beiden wonend te [woonplaats],
33. [appellant sub 33], handelend onder de naam ]Stoeterij], wonend te [woonplaats],
34. [appellante sub 34], wonend te [woonplaats],
35. [appellant sub 35], wonend te [woonplaats],
36. [appellant sub 36A] en [appellante sub 36B], beiden wonend te [woonplaats],
37. [appellant sub 37], wonend te [woonplaats],
38. [appellant sub 38A] en [appellante sub 38B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 38]), beiden wonend te [woonplaats],
39. [appellant sub 39A], wonend te [woonplaats], en anderen (hierna in enkelvoud: [appellant sub 39]),
40. [appellant sub 40A] en [appellant sub 40B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 40]), beiden wonend te [woonplaats],

en

de minister van Infrastructuur en Milieu,  
verweerder.

#### Procesverloop

Bij besluit van 20 augustus 2013 heeft de minister krachtens artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet het tracébesluit "N18 Varsseveld - Enschede" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], [appellante sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9], [appellant sub 10], [appellant sub 11], [appellante sub 12], [appellant sub 13], [appellante sub 14], [appellant sub 15], [appellant sub 16], [appellant sub 17], [appellant sub 18], [appellant sub 19], [appellanten sub 20], [appellant sub 21], [appellant sub 22], [appellant sub 23], [appellant sub 24], [appellant sub 25] en anderen, [appellant sub 26], [landgoed], [appellant sub 28], [appellant sub 29], [appellant sub 30], [appellant sub 31], [appellant sub 32], [appellant sub 33], [appellante sub 34], [appellant sub 35], [appellanten sub 26], [appellant sub 37], [appellant sub 38], [appellant sub 39] en [appellant sub 40] beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

Een aantal appellanten heeft nadere stukken ingediend.

Bij besluit van 21 februari 2014 heeft de minister krachtens artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet het tracébesluit "N18 Varsseveld - Enschede" gewijzigd (hierna: het wijzigingsbesluit).

Daartoe in de gelegenheid gesteld hebben [appellante sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 5], [appellant sub 6], [appellante sub 14], [appellant sub 33] en [appellant sub 38] op het wijzigingsbesluit gereageerd. De minister heeft desgevraagd gereageerd op deze reacties.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 27 maart 2014, waar een aantal partijen is verschenen of zich heeft doen vertegenwoordigen. Ook de minister heeft zich ter zitting doen vertegenwoordigen.

#### Overwegingen

1. Ingevolge artikel 8:51d van de Awb, voor zover hier van belang, kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.

## Bestreden besluiten

2. Het tracébesluit voorziet in de aanleg van een nieuw tracé van de N18 tussen Groenlo en Enschede en in aanpassingen van het bestaande tracé van de N18 ter hoogte van Varsseveld tussen de A18 en de N318 alsmede het gedeelte tussen Varsseveld en Lichtenvoorde.

In de toelichting bij het tracébesluit staat dat het tracébesluit voor de N18 is bedoeld ter verbetering van de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid in relatie tot de economische ontwikkeling op en om de N18. In de huidige situatie heeft de N18 veel kruisende en langzame verkeersdeelnemers en maakt landbouwverkeer gebruik van de weg. Tezamen met de gelijkvloerse uitwisseling van verkeersstromen en het doorsnijden van bebouwde kommen leidt dit tot verkeersonveilige situaties, slechte doorstroming en aantasting van de leefbaarheid. Ook leidt dit met name in Haaksbergen tot sluipverkeer doordat de N18 bij Enschede niet aansluit op de A35, maar op het onderliggende wegennetwerk. In het licht van de voorspelde verkeersgroei dreigt een verdere verslechtering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en wordt de economische potentie van de regio beperkt. Het hoofddoel van het tracébesluit is het zo goed mogelijk verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de N18. Nevendoel is het verbeteren van de bereikbaarheid mede ten behoeve van de economische ontwikkeling. De minister stelt dat door de nieuwe N18 bestaande verbindingen doorsneden worden. Voor deze verbindingen zijn in overleg met de betrokken gemeenten oplossingen overeengekomen. Vanwege de kosten, de veiligheid van de N18 en de landschappelijke inpassing zijn niet alle verbindingen hersteld door middel van onderdoorgangen of viaducten, maar is gekozen voor een beperkt aantal kruisingen en aansluitingen gecombineerd met parallelwegen. Via de parallelwegen worden de aanliggende percelen ontsloten en kunnen de aansluitingen en onderdoorgangen en viaducten worden bereikt.

3. Het wijzigingsbesluit betreft een wijziging van het tracébesluit van ondergeschikte aard. Het heeft betrekking op een verdiepte ligging bij Haaksbergen ter hoogte van de kruising met de Museumbuurtspoorweg en een aantal kleine wijzigingen waarbij deels tegemoet wordt gekomen aan enkele ingediende beroepen.

3.1. Ingevolge artikel 6:19, eerste lid, van de Awb heeft het beroep van rechtswege mede betrekking op een besluit tot intrekking, wijziging of vervanging van het bestreden besluit, tenzij partijen daarbij onvoldoende belang hebben.

Het wijzigingsbesluit is een besluit in de zin van artikel 6:19, eerste lid, van de Awb.

4. De beroepen van [appellant sub 1], [appellante sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 7], [appellant sub 8], [appellant sub 9], [appellant sub 10], [appellant sub 11], [appellante sub 12], [appellant sub 13], [appellante sub 14], [appellant sub 15], [appellant sub 16], [appellant sub 17], [appellant sub 18], [appellant sub 19], [appellanten sub 20], [appellant sub 21], [appellant sub 22], [appellant sub 23], [appellant sub 24], [appellant sub 25] en anderen, [appellant sub 26], [landgoed], [appellant sub 28], [appellant sub 29], [appellant sub 31], [appellant sub 32], [appellante sub 34], [appellant sub 35], [appellanten sub 26], [appellant sub 37], [appellant sub 38] en [appellant sub 40] zien niet op delen van het tracébesluit waarin het wijzigingsbesluit verandering brengt. Zij hebben er derhalve onvoldoende belang bij dat hun beroepen mede betrekking hebben op het wijzigingsbesluit.

De beroepen van [appellant sub 6], [appellant sub 5], [appellant sub 39], [appellant sub 30] en [appellant sub 33] zien op delen van het tracébesluit die bij het wijzigingsbesluit gewijzigd zijn vastgesteld. Deze beroepen hebben van rechtswege mede betrekking op het wijzigingsbesluit.

De Afdeling zal in de hierna volgende overwegingen met betrekking tot de beroepen van [appellant sub 6], [appellant sub 5], [appellant sub 39], [appellant sub 30] en [appellant sub 33] mede de rechtmatigheid van het wijzigingsbesluit beoordelen.

## Ontvankelijkheid

[appellante sub 14]

5. Ingevolge artikel 8:1, gelezen in verbinding met artikel 8:6, eerste lid, en artikel 2 van bijlage 2, bij de Awb kan een belanghebbende tegen een tracébesluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Ingevolge artikel 1:2 wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

De wetgever heeft deze eis gesteld om te voorkomen dat een ieder, in welke hoedanigheid ook, of een persoon met slechts een verwijderd of indirect belang als belanghebbende zou moeten worden beschouwd en beroep zou kunnen instellen. Om als belanghebbende in de zin van de Awb te kunnen worden aangemerkt, dient een natuurlijk persoon een voldoende objectief en actueel, eigen, persoonlijk belang te hebben dat hem in voldoende mate onderscheidt van anderen en dat rechtstreeks wordt geraakt door het bestreden besluit. Een louter subjectief gevoel van betrokkenheid bij een besluit, hoe sterk dat gevoel ook is, is daarvoor niet voldoende.

5.1. De woning van [appellante sub 14] staat op meer dan 400 m afstand van de tracégrens. Deze afstand is zodanig groot dat het belang van [appellante sub 14] niet rechtstreeks bij het tracébesluit is betrokken. [appellante sub 14] heeft geen feiten of omstandigheden aangevoerd in verband waarmee zou moeten worden geoordeeld dat ondanks deze afstand een objectief en persoonlijk belang van haar rechtstreeks door het besluit zou worden geraakt. De conclusie is dat [appellante sub 14] geen belanghebbende is bij het tracébesluit, zodat haar beroep niet-ontvankelijk is.

[appellante sub 2], [appellant sub 10], [appellant sub 16], [appellant sub 20A] en [appellant sub 37]

6. Ingevolge artikel 11, eerste lid, van de Tracéwet, gelezen in samenhang met de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Awb, wordt het ontwerp van het tracébesluit ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en kunnen gedurende deze termijn zienswijzen naar voren worden gebracht door een ieder.

Ingevolge artikel 6:13 van de Awb kan geen beroep worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijzen als bedoeld in artikel 3:15 naar voren heeft gebracht.

6.1. [appellante sub 2], [appellant sub 10], [appellant sub 16], [appellant sub 20A] en [appellant sub 37] hebben geen zienswijzen over het ontwerp-tracébesluit naar voren gebracht. Geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat dit aan hen redelijkerwijs niet kan worden verweten. Daarom zijn hun beroepen niet-ontvankelijk.

## Procedureel

7. [appellant sub 28] kan zich niet verenigen met de procedure die tot vaststelling van het tracébesluit heeft geleid. Hij voert aan dat de kennisgeving van het ontwerp-tracébesluit met betrekking tot de aansluiting Eibergen ten onrechte door de gemeente Berkelland is gedaan in plaats van door Rijkswaterstaat. Voorts betoogt hij dat de Crisis- en herstelwet op onjuiste gronden van toepassing is verklaard op het tracébesluit. Ook vermoedt hij dat ten onrechte toepassing is gegeven aan artikel 15 van de Tracéwet.

7.1. De minister stelt zich op het standpunt dat de gevolgde procedure voldoet aan de relevante wettelijke voorschriften. Volgens hem is geen toepassing gegeven aan artikel 15 van de Tracéwet.

7.2. Ingevolge artikel 11, eerste lid, van de Tracéwet is op de voorbereiding van het tracébesluit afdeling 3.4 van de Awb van toepassing.

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

Ingevolge artikel 3:12, eerste lid, geeft het bestuursorgaan voorafgaand aan de terinzagelegging in een of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen of op een andere geschikte wijze kennis van het ontwerp. Volstaan kan worden met het vermelden van de zakelijke inhoud.

Ingevolge het tweede lid wordt, indien het een besluit van een tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan betreft, de kennisgeving in ieder geval in de Staatscourant geplaatst, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald.

7.2.1. De minister heeft van de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit, met vermelding van de zakelijke inhoud daarvan, kennis gegeven in de Staatscourant 2011, nr. 20645. Gelet hierop heeft de minister voldaan aan de uit de Tracéwet en de Awb voortvloeiende verplichting voor de kennisgeving van het ontwerp-tracébesluit. Daarom faalt het betoog in zoverre.

7.3. Ingevolge artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Crisis- en herstelwet is afdeling 2 van toepassing op alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage II bij deze wet bedoelde ruimtelijke en infrastructurele projecten.

7.3.1. De aanleg/wijziging van de N18 tussen Varsseveld en Enschede is vermeld in bijlage II van de Crisis- en herstelwet. Daarom volgt uit artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder a, van die wet dat afdeling 2 van die wet van toepassing is op het onderhavige tracébesluit. Daarom faalt het betoog ook in zoverre.

7.4. Ingevolge artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet is het tweede lid van toepassing op projecten opgenomen in de bij deze wet behorende bijlage en voor zover het ontwerp-tracébesluit na 1 januari 2009 ter inzage is gelegd.

Ingevolge het tweede lid zijn, indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt opgesteld ten behoeve van een tracébesluit, de artikelen 7.27, eerste tot en met vijfde en zevende lid, 7.32, vijfde lid, en 7.39 tot en met 7.42 van die wet niet van toepassing.

7.4.1. Het project waarin het onderhavige tracébesluit voorziet, is niet opgenomen in de bijlage bij de Tracéwet. Daarom is artikel 15 van de Tracéwet niet van toepassing. [appellant sub 28] heeft niet onderbouwd dat de minister dit artikel desondanks heeft toegepast. Reeds hierom faalt het betoog ook in zoverre.

Verkeers- en onderzoeksgegevens (algemeen)

8. [appellant sub 8] betoogt dat de verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan het tracébesluit onvoldoende rekening houden met recente economische en demografische ontwikkelingen. Hij stelt in dit verband dat de regio kampt met afname van de bevolking en vergrijzing.

8.1. De minister stelt dat het tracébesluit is gebaseerd op het Nieuw Regionaal Model Oost-Nederland (hierna: NRM-ON) met het prognosejaar 2020. Dit verkeersmodel geeft volgens de minister een representatief beeld van de relevante ontwikkelingen op de N18 en het onderliggende wegennet. Het NRM-ON sluit aan bij sociaal-economische gegevens van het Centraal Planbureau die zijn afgestemd met de provincies Gelderland en Overijssel. Daarnaast heeft over de verkeersgegevens voor het project N18 specifiek afstemming plaatsgevonden met betrokken provincies, gemeenten en stadsregio. De minister wijst erop dat tracébesluiten worden genomen op basis van een hoog groeiscenario om

onderdimensionering van wegen te voorkomen.

8.2. In bijlage 4 van de toelichting op het tracébesluit zijn de uitgangspunten van de verkeersberekeningen uiteengezet. Hierin staat onder meer dat voor het jaar 2020 voor de provincie Overijssel wordt uitgegaan van 1.200.000 inwoners en 500.000 arbeidsplaatsen en voor de provincie Gelderland van 2.300.000 inwoners en 900.000 arbeidsplaatsen.

8.3. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen, onder meer in de uitspraak van 3 december 2008 in zaak nr. 200703693/1, geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model, zoals het NRM-ON, wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid.

[appellant sub 8] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de cijfers over de bevolking en de economie van de bij het tracébesluit betrokken regio's die voor het verkeersmodel zijn gebruikt niet realistisch zijn. Hiertoe is onvoldoende de enkele stelling dat de regio kampt met afname van de bevolking en vergrijzing. De Afdeling acht het voorts niet onredelijk dat de minister is uitgegaan van een hoog groeiscenario om onderdimensionering van het tracé te voorkomen. Hetgeen [appellant sub 8] heeft aangevoerd, biedt dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat het NRM-ON in dit geval niet aan het tracébesluit ten grondslag mocht worden gelegd.

9. [appellant sub 28] stelt dat de minister zich heeft gebaseerd op meer dan twee jaar oude onderzoeksrapporten van Tauw naar de gesteldheid van de bodem van bij het tracébesluit betrokken gronden. Volgens hem is het tracébesluit daarom in strijd met artikel 12 van de Tracéwet.

9.1. Ingevolge artikel 12, eerste lid, van de Tracéwet kan Onze Minister zich bij de vaststelling van het tracébesluit in ieder geval baseren op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar.

9.2. Niet in geschil is dat de door [appellant sub 28] bedoelde onderzoeksrapporten van Tauw ouder zijn dan twee jaar. Anders dan [appellant sub 28] veronderstelt, volgt uit artikel 12, eerste lid, van de Tracéwet niet dat de minister zich bij zijn besluitvorming niet op deze onderzoeksrapporten mocht baseren op de enkele grond dat de rapporten ouder zijn dan twee jaar. [appellant sub 28] heeft niet onderbouwd waarom de onderzoeksrapporten niet meer bruikbaar zouden zijn. Reeds hierom faalt het betoog.

#### Tracékeuze en alternatieven

10. De vaststelling van een tracébesluit vergt een belangenafweging, waarbij ook de voor- en nadelen van alternatieven dienen te worden betrokken. Bij het maken van deze belangenafweging heeft de minister beleidsvrijheid. De Afdeling kan slechts tot het oordeel komen dat de door de minister gemaakte belangenafweging in strijd is met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb, wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen, dat de minister niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen. Hieruit volgt wat betreft de rechtmatigheid van de keuze van de minister voor de in het tracébesluit voorziene wijziging van de weginfrastructuur dat onvoldoende is dat wordt gewezen op andere mogelijk aanvaardbare oplossingen, maar dat aannemelijk moet worden gemaakt dat de keuze van de minister redelijke gronden ontbeert.

11. [appellant sub 28] betoogt dat het tracé ten onrechte afwijkt van het standpunt dat de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 14 oktober 2009 over de N18 hebben ingenomen (hierna: het Standpunt). [appellant sub 28] wijst erop dat de N18 in het tracébesluit ten opzichte van het Standpunt in westelijke richting is verplaatst, waardoor zijn woning aan de [locatie 1] te Eibergen moet worden gesloopt. Volgens [appellant sub 28] kan de N18 nabij zijn woning in oostelijke richting worden verplaatst en met een scherpere bocht worden uitgevoerd, zodat zijn woning behouden kan blijven.

11.1. De minister stelt dat het Standpunt het uitgangspunt is geweest voor de vormgeving van het tracé, maar dat bij de uitwerking van het Standpunt is gebleken van een aantal knelpunten op het gebied van de verkeersafwikkeling en het ontwerp en de inpassing van de weg. Daarnaast hebben regionale partners in het kader van de uitwerking aanpassingen voorgesteld. Deze omstandigheden hebben tezamen geleid tot aanpassingen van het ontwerp van het tracé. De minister is zich ervan bewust dat de aanleg van een nieuwe autoweg in het buitengebied een ingrijpende ontwikkeling vormt, waarbij niet te voorkomen is dat een aantal omwonenden hinder of schade ondervindt. Het alternatief dat [appellant sub 28] voorstelt, kan volgens de minister niet worden gevolgd, omdat de N18 een autoweg met maximumsnelheid 100 km/u wordt, die ingevolge de ontwerprichtlijnen vanwege de verkeersveiligheid bij voorkeur ruime en flauwe bochten heeft. Een verplaatsing van het tracé in oostelijke richting zou daarom grotere negatieve gevolgen hebben voor andere woningen, bedrijven en gronden in de omgeving dan [appellant sub 28] veronderstelt, aldus de minister.

11.2. [appellant sub 28] heeft de bezwaren van de minister tegen het door hem voorgestelde alternatief onvoldoende weersproken. Gelet daarop heeft de minister in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de afwijking van het Standpunt die in het tracébesluit is voorzien dan aan het belang van [appellant sub 28] bij het behoud van zijn woning.

12. [appellant sub 38] betoogt dat het door hem aangedragen alternatief, het zogenoemde "Tracé Mentinkweg", door de minister niet op toereikende en kenbare wijze in de besluitvorming is betrokken. Dit alternatief is volgens [appellant sub 38] goedkoper en leidt tot minder versnippering van natuurgebieden. [appellant sub 38] wijst in dit verband op de waarde van de Brammeler-es, het Lankheterbos en het Assinkbos.

12.1. De minister stelt dat het alternatief dat [appellant sub 38] heeft voorgesteld betrekking heeft op een deel van het zoekgebied voor alternatieven dat is betrokken in de Startnotitie. Vanwege de ligging van de bebouwde kom van Rietmolen zijn de meer westelijk gelegen varianten van het tracé op deze locatie afgefallen. Verder wijst de minister erop dat op verschillende momenten met [appellant sub 38] contact is geweest over de beoordeling van de alternatieven. De kosten van de verschillende alternatieven zijn volgens de minister één van de relevante aspecten van de beoordeling. Ook het ontzien van landschappelijke waarden en natuurwaarden heeft een rol gespeeld. Het is echter niet te voorkomen dat sommige natuurgebieden worden doorsneden. Dit is evenwel niet het geval voor het Lankheterbos en het Assinkbos. Deze gebieden liggen juist op grotere afstand van de nieuwe N18 dan van de oude, aldus de minister.

12.2. Gelet op het verhandelde ter zitting is het door [appellant sub 38] gewenste alternatief beoordeeld en vanwege de ligging van de bebouwde kom van Rietmolen reeds in een vroeg stadium van de besluitvorming, nog voor het opstellen van de Startnotitie, afgefallen. In hetgeen [appellant sub 38] heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid. Evenmin bestaat aanleiding voor het oordeel dat de minister het tracébesluit in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

#### Luchtkwaliteit

13. [appellante sub 2], [appellant sub 9], [appellante sub 12], [appellant sub 11], [appellant sub 23], [appellant sub 20B], [appellant sub 31] en [appellant sub 35] vrezen de gevolgen van het tracébesluit voor de luchtkwaliteit. [appellante sub 12] stelt in dit verband dat de minister inzichtelijk had moeten maken wat het huidige stikstofgehalte van de lucht is, zodat later kan worden gecontroleerd of het tracébesluit leidt tot normoverschrijdingen.

13.1. De minister stelt dat het tracébesluit valt onder het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Door de maatregelen die in het kader van het NSL worden genomen zullen volgens de minister de concentraties zwevende deeltjes (PM10) en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden in de Wet milieubeheer. Ook wordt in het kader van het NSL de



luchtkwaliteit gemonitord. Indien hieruit blijkt dat grenswaarden dreigen te worden overschreden, dan worden in het kader van het NSL maatregelen getroffen, aldus de minister.

13.2. Ingevolge artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer stelt Onze Minister, in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal, met betrekking tot een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde die op of na het daarbij behorende tijdstip wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, een programma vast dat gericht is op het bereiken van die grenswaarde. Het programma heeft betrekking op een daarbij aan te geven periode van vijf jaar.

Ingevolge artikel 5.12, twaalfde lid, kort weergegeven en voor zover hier van belang, kunnen bestuursorganen die het aangaat, na een daartoe strekkende melding aan Onze Minister, een of meer maatregelen, ontwikkelingen of besluiten aan het programma toevoegen, indien bij de betreffende melding aannemelijk wordt gemaakt dat die gewijzigde, vervangende of nieuwe maatregelen, ontwikkelingen of besluiten per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het programma.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder d, kan een tracébesluit dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit worden vastgesteld, indien dit besluit betrekking heeft op een ontwikkeling die is genoemd in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, vastgesteld programma.

Ingevolge het derde lid vindt, wanneer artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van toepassing is, met betrekking tot de effecten van het desbetreffende besluit geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats voor een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde.

13.3. Het NSL is vastgesteld op grond van artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Het project N18 Varsseveld-Enschede waarop het tracébesluit ziet, is als ontwikkeling genoemd in het NSL. Het project is aan het NSL toegevoegd bij een op grond van artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wet milieubeheer gedane melding van 7 mei 2012.

13.4. Niet in geschil is dat het tracébesluit in overeenstemming is met de kenmerken van het project N18 Varsseveld-Enschede die in het NSL zijn vermeld. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer is voor ontwikkelingen die zijn opgenomen in het NSL geen afzonderlijke beoordeling van de effecten op de luchtkwaliteit meer nodig. De omstandigheid dat het voorziene tracé gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit kan dan ook, gelet op artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer, niet aan de vaststelling van het tracébesluit in de weg staan. Daarom falen de beroepsgronden over de luchtkwaliteit.

Natuurbeschermingswet 1998 en EHS

14. [appellant sub 8] betoogt dat het tracébesluit in strijd is met de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nbw 1998). Hij betoogt dat het oneerlijk is dat de bedrijven van de agrariërs in het gebied vanwege de stikstofdepositie niet kunnen uitbreiden en niet de mogelijkheid hebben dit af te kopen terwijl de ontwikkeling van het tracé wel mogelijk is door een financiële bijdrage aan de natuurbeheerders in het gebied.

14.1. Ingevolge artikel 8:69a van de Awb vernietigt de bestuursrechter een besluit niet op de grond, dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

14.2. De bepalingen van de Nbw 1998 hebben in het bijzonder ten doel om het algemene belang van bescherming van natuur en landschap te beschermen. Uit de uitspraak van de Afdeling van 13 juli 2011 in zaak nr. 201008514/1/M3 volgt dat de individuele belangen van burgers die in of in de onmiddellijke

nabijheid van een Natura 2000-gebied wonen bij behoud van een goede kwaliteit van hun directe leefomgeving, zo verweven kunnen zijn met het algemene belang dat de Nbw 1998 beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Nbw 1998 kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen. Hiervan is bij [appellant sub 8] geen sprake. Nu de woning van [appellant sub 8] zich op meer dan 4 km van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt, bestaat geen duidelijke verwevenheid van zijn belang bij het behoud van een goede kwaliteit van zijn directe leefomgeving met de algemene belangen die de Nbw 1998 beoogt te beschermen. Hetgeen [appellant sub 8] over de strijdigheid van het besluit met de Nbw 1998 heeft aangevoerd, kan op grond van artikel 8:69a van de Awb niet leiden tot vernietiging van het besluit. De Afdeling ziet daarom af van een inhoudelijke bespreking van het betoog.

15. [landgoed] betoogt dat door de snelheidstoename op de N18 naar 100 km/uur een verhoogde stikstofdepositie op zal treden die gevolgen heeft voor de op het landgoed voorkomende habitattypen vochtige heide en hoogveen en de soorten gentiaanblauwtje en hoogveenglanslibel. De beheersovereenkomsten die het landgoed heeft afgesloten zullen hierdoor negatief beïnvloed worden, waardoor minder subsidie zal kunnen worden verkregen, hetgeen leidt tot financiële schade.

15.1. De minister stelt dat voor zover [landgoed] schade lijdt als gevolg van het tracébesluit in het kader van de overeenkomsten met betrekking tot het natuurbeheer van de EHS-gebieden, zij daarvoor een verzoek tot schadevergoeding kan indienen op grond van artikel 14 van het tracébesluit.

15.2. [landgoed] is geen Natura 2000-gebied. De minister is daarom niet verplicht op grond van de Nbw 1998 onderzoek te doen naar de effecten op de soorten en habitattypen op het [landgoed].

Het landgoed maakt wel deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS). In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) staat dat het beleid van de EHS is gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden in de EHS-gebieden. Binnen de EHS-gebieden zijn nieuwe projecten, plannen en handelingen met een significant negatief effect op de wezenlijke waarden van de EHS niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang en reële alternatieven ontbreken. Deze ruimtelijke bescherming is uitgewerkt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro). In de SVIR en het Barro is vastgelegd dat van de EHS geen externe werking uitgaat. Ook volgens de Omgevingsverordening Overijssel 2009 gelden de bepalingen die zien op de bescherming van de EHS alleen voor de gronden binnen de EHS. De N18 ligt niet in het EHS-gebied waar [landgoed] deel van uitmaakt. De minister stelt daarom terecht dat het tracébesluit niet in strijd is met de voornoemde regelingen, nu het niet voorziet in nieuwe projecten, plannen en handelingen op de voor de EHS aangewezen gronden van [landgoed].

[landgoed] heeft ten slotte niet aannemelijk gemaakt dat het tracébesluit zodanige effecten heeft op de op het landgoed aanwezige soorten en habitattypen dat de belangen van het [landgoed] dusdanig worden aangetast dat de minister in redelijkheid aan de bescherming van deze belangen een doorslaggevend gewicht had moeten toekennen.

Gevolgen woon- en leefklimaat en ondernemersklimaat

Akoestisch onderzoek

16. Het akoestisch onderzoek dat aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd, is vastgelegd in de door Ingenieursbureau Oranjewoud opgestelde rapporten "Akoestisch onderzoek TB N18 Varsseveld - Enschede. Hoofdrapport", "Akoestisch onderzoek TB N18 Varsseveld - Enschede. Bijlagenrapport algemene uitgangspunten", "Akoestisch onderzoek TB N18 Varsseveld - Enschede. Bijlagenrapport specifieke uitgangspunten en resultaten t.b.v. de N18" (hierna: Bijlagenrapport N18), "Akoestisch onderzoek TB N18 Varsseveld - Enschede. Bijlagenrapport specifieke uitgangspunten en resultaten t.b.v. de A35" (hierna: Bijlagenrapport A35) en "Akoestisch onderzoek TB N18 Varsseveld - Enschede. Bijlagenrapport specifieke uitgangspunten en resultaten t.b.v. het OWN" (hierna: Bijlagenrapport OWN) van 2 april 2013.

In het akoestisch onderzoek is aan de hand van hoofdstuk VI, afdeling 2A, van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde voor 1 juli 2012, beoordeeld of na de realisering en ingebruikname van het tracé de in die wet gestelde voorkeursgrenswaarden voor de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten zullen worden gehaald of dat hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van die objecten moeten worden vastgesteld. Daarbij is tevens beoordeeld of geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn.

Betwisting toetsingskader geluidhinder

17. [appellant sub 1], [appellant sub 7] en [appellant sub 18] betogen dat het akoestisch onderzoek ten onrechte uitgaat van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (hierna: RMV 2006) in plaats van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (hierna: RMV 2012). Zij stellen dat het RMV 2012 op 1 juli 2012 is vastgesteld en na een overgangstermijn van drie maanden op alle ruimtelijke besluiten moet worden toegepast. Omdat het tracébesluit op 20 augustus 2013 is vastgesteld, is daarop het RMV 2012 van toepassing, aldus [appellant sub 1], [appellant sub 7] en [appellant sub 18].

17.1. Het RMV 2012 is op 12 juni 2012 vastgesteld op grond van, onder meer, de Wet geluidhinder en de Invoeringswet geluidproductieplafonds (Staatscourant 2012, nr. 11810).

Ingevolge artikel 8.1 van het RMV 2012 wordt het RMV 2006 ingetrokken.

17.2. Ingevolge artikel XI, eerste lid, aanhef en onder d, van de Invoeringswet geluidproductieplafonds blijft de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving zoals deze gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet van toepassing op het vaststellen van een tracébesluit waarvan het ontwerp, bedoeld in artikel 11, derde lid, van de Tracéwet, is vastgesteld voorafgaand aan de inwerkingtreding van deze wet, totdat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.

17.3. De Invoeringswet geluidproductieplafonds is op 1 juli 2012 in werking getreden. De minister heeft het ontwerp-tracébesluit vastgesteld op 7 november 2011. Gelet hierop volgt uit artikel XI, eerste lid, aanhef en onder d, van de Invoeringswet geluidproductieplafonds dat het RMV 2006 van toepassing is op het tracébesluit totdat het onherroepelijk is geworden. Het betoog faalt.

[appellant sub 1] en [appellant sub 7]

18. [appellant sub 1] en [appellant sub 7] betogen dat in het akoestisch onderzoek de verkeersintensiteiten op de parallelweg van de N18 nabij hun woningen en de hierop aangesloten Vredenseweg zijn onderschat. Gelet op het verhandelde ter zitting is de onderschatting volgens hen in het bijzonder daarin gelegen dat in de plansituatie geen vrachtverkeer over deze wegen zou rijden. Zij achten dit niet realistisch en verwachten dat de parallelweg zal worden gebruikt als ontsluitingsroute voor enkele bedrijven in de omgeving en als sluiproute naar Duitsland. Zij wijzen er verder op dat tuincentrum Groenrijk alleen via de parallelweg kan worden bereikt. Daarnaast verwachten zij dat recreatiepark Marveld via de parallelweg zal worden ontsloten. Ten slotte stellen [appellant sub 1] en [appellant sub 7] dat onduidelijk is in hoeverre de minister kan garanderen dat de verkeersintensiteiten niet groter zullen zijn dan waarvan het akoestisch onderzoek uitgaat.

18.1. De minister stelt dat uit het gehanteerde verkeersmodel, het NRM-OM, volgt dat op de parallelweg nabij [appellant sub 1] en [appellant sub 7] en de Vredenseweg minder dan vijftig vrachtautos per etmaal zullen rijden. Dit zijn er te weinig voor een merkbaar effect op de geluidbelasting. Daarom is het te verwachten vrachtverkeer op deze wegen afgerond op nul. Uit het verkeersmodel volgt volgens de minister verder dat de verkeersintensiteit op de Vredenseweg afneemt. Het lokale verkeer zal nog via deze weg en de parallelweg de N18 oprijden. Het verkeer uit het grensgebied bij Vreden zal echter via de N319 de N18 op gaan. De N319 wordt weliswaar niet gewijzigd, maar wordt toch aantrekkelijker dan de Vredenseweg. De Vredenseweg zal namelijk niet meer rechtstreeks op de N18 zijn aangesloten, terwijl als gevolg van de nieuwe N18 tussen Groenlo en Enschede er tussen de N319 en de Ballastput geen gelijkvloerse kruisingen meer zijn en de maximumsnelheid 100 km/u wordt. Voorts zal het langeafstandsverkeer volgens de

minister niet meer via de Vredenseweg het land binnenrijden, maar via de N18, als gevolg van de aanpassing van het knooppunt Enschede-West. Wat het tuincentrum betreft, stelt de minister dat de bebouwing hiervan uiterlijk 1 januari 2020 zal zijn gesloopt, deels om plaats te maken voor de N18 en voor het overige omdat dit contractueel zo is bepaald. De ontsluiting van recreatiepark Marveld verloopt in de huidige situatie via de Oude Winterswijkseweg en wordt door het tracébesluit niet gewijzigd.

18.2. Zoals hiervoor onder 8.3 is overwogen, geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer en wordt de validiteit van een model, zoals het NRM-ON, pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid.

[appellant sub 1] en [appellant sub 7] hebben niet bestreden dat uit het NRM-OM volgt dat op de parallelweg van de N18 nabij hun woningen en de Vredenseweg per etmaal minder dan vijftig vrachtautos zullen rijden. Zij hebben voorts niet aannemelijk gemaakt dat het NRM-OM wat betreft de verkeersintensiteiten van deze wegen te zeer afwijkt van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. Zij hebben hun stellingen dat de parallelweg zal worden gebruikt als ontsluitingsroute voor enkele bedrijven in de omgeving en als sluiproute naar Duitsland niet nader onderbouwd. Bovendien heeft de minister toegelicht waarom deze stellingen volgens hem onjuist zijn en hebben [appellant sub 1] en [appellant sub 7] deze toelichting onvoldoende weersproken. Wat betreft het vrachtverkeer is verder van belang dat [appellant sub 1] en [appellant sub 7] niet aannemelijk hebben gemaakt dat een verkeersintensiteit van vijftig vrachtautos per etmaal, anders dan de minister stelt, een merkbaar effect heeft op de geluidbelasting. Hetgeen [appellant sub 1] en [appellant sub 7] hebben aangevoerd, biedt dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit wat betreft de gehanteerde verkeersintensiteiten in het akoestisch onderzoek niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

[appellant sub 3]

19. [appellant sub 3] voert aan dat het tracébesluit leidt tot sluipverkeer en onveilige situaties op de Rietmolenseweg te Eibergen. Het tracébesluit voorziet in een nieuwe fietsroute van Eibergen naar Sportpark Bijenkamp langs de N18, maar volgens [appellant sub 3] zullen fietsers van de Rietmolenseweg gebruik blijven maken en daarmee ook van de onveilige kruising van deze weg met de Needseweg. Verder vreest [appellant sub 3] dat verkeer tussen Eibergen, Haarlo en Neede gebruik zal maken van de Stokkerweg, Leugemorsweg en Rietmolenseweg om van en naar de Needseweg te rijden. Hij wijst er in dit verband op dat het tracébesluit voorziet in de aansluiting van de Stokkerweg op de Leugemorsweg. [appellant sub 3] stelt dat het tracébesluit had moeten voorzien in de afsluiting van de Rietmolenseweg.

19.1. De minister stelt dat afsluiting van de Rietmolenseweg niet noodzakelijk is. Fietsers komen niet bij het kruispunt met de Needseweg, omdat zij vanaf de Leugemorsweg richting de N18 worden geleid. Verder is de minister van mening dat het tracébesluit sluipverkeer ter plaatse juist voorkomt.

19.2. Het tracébesluit voorziet niet in een wijziging van de Rietmolenseweg. [appellant sub 3] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de aanpassingen waarin het tracébesluit wel voorziet rechtstreeks zullen leiden tot uit verkeerskundig oogpunt onaanvaardbare situaties op de Rietmolenseweg. Hiertoe is onvoldoende de enkele stelling dat die weg mogelijk met meer sluipverkeer te maken zal krijgen. Hetgeen [appellant sub 3] heeft aangevoerd biedt dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

[appellant sub 4]

20. [appellant sub 4] kan zich niet verenigen met de vastgestelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van zijn woning aan de [locatie 2] te Eibergen. Hij stelt dat onduidelijk is waarom de hoogste van deze waarden in het vastgestelde tracébesluit lager is dan de hoogste waarde in het ontwerp. Verder betwijfelt hij of in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden met de sloop van de woning aan de [locatie 3] en andere opstallen in de omgeving. Ook begrijpt [appellant sub 4] niet waarom de berekende maximale geluidbelasting van zijn woning lager is dan de 63 dB van een woning aan het

Giezenveld te Varsseveld, die op grotere afstand van de weg staat dan zijn woning. Voorts betoogt hij dat maatregelen hadden moeten worden genomen om de geluidbelasting van zijn woning te beperken. In dit verband wijst hij erop dat tussen km 241,20 en 241,73 tweelaags ZOAB zal worden gebruikt. Dit kan worden doorgetrokken tot bij zijn woning bij km 239,80, aldus [appellant sub 4].

20.1. De minister stelt dat naar aanleiding van een aanvullende inventarisatie tussen de vaststelling van het ontwerp en het definitieve tracébesluit het maatgevende rekenpunt voor de woning van [appellant sub 4] is verplaatst naar een andere gevel. Dit heeft geleid tot een andere waarde. In het akoestisch onderzoek is volgens de minister uitgegaan van de sloop van de woning aan de [locatie 3]. Dat de geluidbelasting bij een woning in Varsseveld groter is op een grotere afstand van de weg komt doordat de verkeersintensiteit daar tweemaal zo hoog is. Het treffen van geluidbeperkende maatregelen bij de woning van [appellant sub 4] is niet doelmatig, aldus de minister.

20.2. Ingevolge artikel 7, derde lid, gelezen in verbinding met bijlage 1, van het tracébesluit is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de N18 op de westelijke gevel van de woning aan de [locatie 2] op 1,5 m hoogte 56 dB en op de zuidelijke gevel op 1,5 m 51 dB en op 4,5 m 54 dB.

20.3. Uit het Bijlagenrapport N18 volgt dat na de realisering van het tracé bij de woning van [appellant sub 4], zonder het treffen van geluidbeperkende maatregelen, de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal worden overschreden. In het rapport is verder uiteengezet dat voor cluster 16, waarvan de woning van [appellant sub 4] onderdeel uitmaakt, geluidbeperkende maatregelen, waaronder tweelaags ZOAB, niet doelmatig zijn. Daarom moeten volgens het Bijlagenrapport N18 voor de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde voor de woning [appellant sub 4] hogere waarden worden vastgesteld.

20.4. Gelet op het verhandelde ter zitting en de daar getoonde kaarten uit het akoestisch onderzoek, heeft de minister aannemelijk gemaakt dat het verschil tussen de hoogste waarde in het ontwerp en het vastgestelde besluit is veroorzaakt door een wijziging van het maatgevende rekenpunt naar aanleiding van een aanvullende inventarisatie.

Op detailkaart 7 van het tracébesluit zijn de woning aan de [locatie 3] en enkele bouwwerken in de omgeving aangemerkt als te amoveren. Gelet op kaart 3-32 van het Bijlagenrapport N18 is deze bebouwing niet in het onderzoek betrokken.

Wat betreft het door [appellant sub 4] genoemde verschil in geluidbelasting van zijn woning en van een woning die dichterbij de N18 zal komen te staan, is van belang dat uit het Bijlagenrapport N18 volgt dat - zoals de minister heeft gesteld - bij die andere woning tweemaal zoveel motorvoertuigen zullen passeren.

Voor zover [appellant sub 4] betoogt dat bij zijn woning tweelaags ZOAB moet worden aangelegd, is van belang dat uit het Bijlagenrapport N18 volgt dat deze maatregel niet doelmatig is, hetgeen [appellant sub 4] niet gemotiveerd heeft bestreden.

Gelet op het voorgaande biedt hetgeen [appellant sub 4] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de minister de hiervoor vermelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de woning van [appellant sub 4] niet heeft mogen vaststellen.

[appellant sub 5]

21. [appellant sub 5] betoogt dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte alleen de bestaande woningen aan de Hengelosestraat 192 en 194 te Haaksbergen zijn betrokken. Hij stelt dat de minister had moeten uitgaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden.

21.1. De minister stelt dat in overeenstemming met de Wet geluidhinder de geluidbelasting is bepaald van de bestaande woningen. Op het perceel van [appellant sub 5] is geen sprake van projecteerde woningen.

21.2. Ingevolge artikel 1 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde ten tijde van belang, wordt onder woning verstaan gebouw dat voor bewoning gebruikt wordt of daartoe bestemd is.

Ingevolge artikel 87d van de Wet geluidhinder, kort samengevat en zoals dat luidde ten tijde van belang, wordt bij het voorbereiden van de aanleg, wijziging of verbreding van een hoofdweg vanwege Onze Ministers een akoestisch onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting die door woningen binnen de zone van de hoofdweg vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg aan te leggen wegen zou worden ondervonden.

21.3. Uit artikel 87d van de Wet geluidhinder volgt dat in het kader van de aanleg of wijziging van een hoofdweg een akoestisch onderzoek moet worden ingesteld naar de geluidbelasting van woningen binnen de zone van de hoofdweg. Gelet op de definitie van het begrip woning in artikel 1 van de Wet geluidhinder heeft de minister in het akoestisch onderzoek terecht de geluidbelasting beoordeeld van de bestaande woningen aan de Hengelosestraat 192 en 194 te Haaksbergen.

22. [appellant sub 5] betoogt dat het tracé van de N18 en de Hengelosestraat het woon- en leefklimaat bij zijn woningen aantast. Het tracé van de Hengelosestraat is op 15 tot 18 m van de woningen voorzien. Het vrije uitzicht vanuit de woningen wordt door een olopend talud belemmerd. Daarnaast wijst [appellant sub 5] er op dat enkel is voorzien in behoud van de ontsluiting op de Hengelosestraat voor de woning op nr. 194 en de woning op nr. 192 zijn ontsluiting verliest. Naar aanleiding van het wijzigingsbesluit betoogt [appellant sub 5] dat onduidelijk is hoe de afwatering van zijn perceel zal plaatsvinden.

22.1. De minister stelt dat over de wijze waarop de woningen worden ontsloten overeenstemming is bereikt met [appellant sub 5]. In het wijzigingsbesluit is de kaart wat betreft de ontsluiting aangepast. Ter zitting is toegelicht dat met de aanpassing is voorzien in een ontsluiting waarbij zowel Hengelosestraat 192 als Hengelosestraat 194 een eigen ontsluiting hebben. De afwatering wordt geregeld met duikers. Hierover is overeenstemming met het waterschap. De minister stelt dat het uitzicht door het talud van de Hengelosestraat enigszins wordt aangetast, maar dat dit niet zodanig is dat het woon- en leefklimaat onaanvaardbaar wordt aangetast.

22.2. In hetgeen [appellant sub 5] heeft aangevoerd ziet de Afdeling, in aanmerking genomen de aanpassingen van de aansluiting in het wijzigingsbesluit, geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de aantasting van het woon- en leefklimaat ter hoogte van de woningen aan de Hengelosestraat 192 en 194 niet zodanig is dat hieraan bij de weging van de bij het besluit betrokken belangen een doorslaggevend gewicht had moeten worden toegekend.

23. [appellant sub 5] betoogt dat de minister onvoldoende rekening heeft gehouden met zijn bedrijfsbelangen, nu de minister slechts wenst over te gaan tot verwerving van de voor het tracé benodigde gronden en niet wil overgaan tot aankoop van het hele bedrijf en verplaatsing. Hij betoogt dat de minister het tracébesluit niet had mogen vaststellen zonder hem geheel te onteigenen met volledige schadeloosstelling. [appellant sub 5] betoogt dat de minister ten onrechte geen rekening heeft gehouden met zijn wens om de thans gestaakte melkveehouderij opnieuw op te starten, hetgeen door het verlies van gronden ten behoeve van het tracé niet langer rendabel is.

23.1. De minister stelt dat door het tracé 2.56.89 ha benodigd is. Hierdoor resteert een totale bedrijfsoppervlakte van 15.07.01 ha, waarvan 2.44.55 ha een kavel betreft die niet in de nabijheid van de N18 ligt. De huiskavel wordt door het tracé doorsneden waardoor 7.84.91 ha aan het bedrijf blijft grenzen en 4.77.55 ha aan de oostzijde van de N18 komt te liggen. Het laatste deel komt door de doorsnijding op ongeveer 1 km afstand van het bedrijf te liggen. De minister stelt zich op het standpunt dat een levensvatbaar bedrijf resteert en dat daarom niet het gehele bedrijf behoeft te worden aangekocht. Ter zitting is toegelicht dat bovendien gekeken is naar de huidige bedrijfssituatie. Het huidige bedrijf is geen melkveebedrijf. Er wordt alleen jongvee opgefokt. De huidige stallen zijn ook niet geschikt voor melkvee en er is thans geen melkquotum aanwezig.

23.2. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 5] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de resterende bedrijfsoppervlakte van het bedrijf van [appellant sub 5] voldoende groot is om een rendabel bedrijf te kunnen blijven exploiteren. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat een huiskavel van 7.84.91 ha resteert en het afgescheiden kavel op een rijafstand van ongeveer 1 km komt te liggen. Voor de beoordeling of het bedrijf rendabel is heeft de minister in redelijkheid de bestaande bedrijfsvoering als uitgangspunt kunnen nemen, nu niet is gebleken van concrete stappen die zijn genomen om deze bedrijfsvoering aan te passen.

[appellant sub 6]

24. [appellant sub 6] richt zich tegen het verleggen van de Kattendamsweg richting zijn huisperceel aan de [locatie 4] te Haaksbergen en verzoekt deze 20 m in zuidelijke richting te verplaatsen naar het bestaande tracé. Hij betoogt dat onvoldoende rekening is gehouden met zijn belang bij het behouden van een groot huiskavel. Door het voorziene tracé van de Kattendamsweg wordt een strook van 1.400 m<sup>2</sup> ten zuiden van de Kattendamsweg van zijn huidige huiskavel afgescheiden en neemt de oppervlakte van het huiskavel van 21.96 ha af met 2,5 ha. Deze strook zal door Rijkswaterstaat worden aangekocht. Door een andere situering van de Kattendamsweg kan dit voorkomen worden. De minister heeft volgens [appellant sub 6] onvoldoende onderbouwd waarom zijn belang dient te wijken voor de voorziene situering van de Kattendamsweg.

Voorts betoogt [appellant sub 6] dat door het verschuiven van de Kattendamsweg de verkeersveiligheid in gevaar komt omdat ter hoogte van zijn uitrit de kavels van Kattendamsweg 19, 21, 23 en 25 op de Kattendamsweg worden ontsloten en de opgang naar het viaduct waarover de Kattendamsweg de N18 kruist begint. Hierdoor ontstaat een onveilige kruising en wordt de bereikbaarheid voor agrarisch verkeer op zijn perceel belemmerd.

24.1. De minister stelt dat vanwege de verkeersveiligheid het wijzigen van het voorziene tracé van de Kattendamsweg niet mogelijk is. Het ontwerp is zo gekozen dat het viaduct over de N18 zo snel mogelijk weer aansluit op de bestaande Kattendamsweg/Brammeloweg en het viaduct zo beperkt mogelijk is qua overspanning. De bestaande structuren worden zo veel mogelijk in tact gelaten, waardoor de impact zo klein mogelijk is. Bij verschuiving zullen er aanpassingen over een grotere lengte moeten plaatsvinden en zullen meer grondeigenaren geraakt worden, aldus de minister. Wat betreft de ligging van de ontsluiting van het bedrijf van [appellant sub 6] ten opzichte van de aansluiting van de Kattendamsweg stelt de minister dat overleg wordt gevoerd over een aanpassing van de ontsluiting.

24.2. Ter zitting is toegelicht dat overeenstemming bestaat over een gevorkte aansluiting op de Kattendamsweg, waardoor linksaf en rechtsaf de Kattendamsweg opgereden wordt. In het wijzigingsbesluit is de inrit zo aangepast dat deze ontsluiting gerealiseerd kan worden. Het gemeentebestuur heeft aangegeven aan deze ontsluiting mee te willen werken. De minister heeft toegelicht dat de door [appellant sub 6] gewenste aansluiting van het viaduct op het bestaande tracé van de Kattendamsweg niet mogelijk is omdat dan een slinger naar links ontstaat na het viaduct, hetgeen volgens de richtlijnen voor wegontwerp niet wenselijk is omdat daardoor de voorspelbaarheid van de weg en daarmee de verkeersveiligheid verslechtert. Met de voorziene loop van de Kattendamsweg is de verschuiving van de aansluiting van de Kattendamsweg 19, 21, 23 en 25 niet mogelijk.

24.3. Gelet op de door de minister aangevoerde verkeers- en ontwerptechnische redenen voor het voorziene tracé van de Kattendamsweg ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijk voor het voorziene tracé heeft kunnen kiezen. [appellant sub 6] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de afname van zijn huiskavel zodanig is dat de resterende oppervlakte te klein is om zijn bedrijf voort te kunnen zetten. De minister heeft zich daarom in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat aan het belang van [appellant sub 6] bij het behoud van een zo groot mogelijke huiskavel geen doorslaggevend belang toekomt.

[appellant sub 8]

25. [appellant sub 8] betoogt dat zijn gronden die bij de melkveehouderij aan de [locatie 5] te Haaksbergen in gebruik zijn door het voorziene tracé worden doorkruist. Van zijn huiskavel van 37,5 ha resteert na aanleg van het tracé nog 21,5 ha. Dit heeft als gevolg dat de gewenste beweiding niet meer mogelijk is en omrij schade optreedt. [appellant sub 8] betoogt dat hij zijn percelen na aanleg van de N18 slechts kan bereiken over een viaduct over de N18 op de Kerkweg. Dit viaduct is volgens hem te steil voor landbouwverkeer en de Kerkweg is hier te krap en bochtig voor. Zeker omdat op deze weg niet gestrooid wordt, wordt de bereikbaarheid van aangelegen percelen aangetast. Hij wenst dat het tracé buiten zijn eigendom wordt aangelegd. Als dat niet mogelijk is, wenst hij dat een verplichting wordt opgenomen tot herinrichting van de landbouwstructuur op basis van de Wet inrichting landelijk gebied (hierna: Wilg).

Hij betoogt voorts dat de geluidbelasting op zijn woning hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Tevens betoogt [appellant sub 8] dat de N18 ter hoogte van Haaksbergen verdiept moet worden aangelegd omdat de weg het agrarische landschap aantast.

[appellant sub 8] wenst ten slotte dat in het besluit een garantie wordt opgenomen dat de eerder voorziene verzorgingsplaats er niet komt.

25.1. De minister stelt dat [appellant sub 8] 5.81.95 ha pachtgrond die aan zijn huiskavel grenst als compensatie is aangeboden. Hij stelt dat het viaduct over de Kerkweg aan de geldende ontwerprichtlijnen voldoet. De gemeente Haaksbergen heeft daarnaast toegezegd dat de Kerkweg zal worden opgewaardeerd. De minister stelt dat de Tracéwet geen grondslag biedt voor herverkaveling. Voor herverkaveling op grond van de Wilg is niet hij maar gedeputeerde staten het bevoegde gezag.

De minister stelt dat uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de woning aan de [locatie 5] te Haaksbergen lager dan 48 dB is. De minister stelt dat de landschappelijke inpassing is uitgewerkt in een landschapsplan. De weg wordt op maaiveldhoogte aangelegd, waardoor de visuele barrièrewerking beperkt wordt. Deze wordt verder beperkt door zo weinig mogelijk obstakels in de bermen op te nemen.

Het tracébesluit maakt geen verzorgingsplaats mogelijk, aldus de minister.

25.2. [appellant sub 8] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de afname van zijn huiskavel zodanig is dat de resterende oppervlakte te klein is om zijn bedrijf voort te kunnen zetten. De omrijtijd naar zijn percelen is daarnaast beperkt. De minister heeft zich daarom, mede gelet op het aanbod van percelen aangrenzend aan zijn huiskavel ter compensatie, in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat aan het belang van [appellant sub 8] bij het behoud van een zo groot mogelijke huiskavel geen doorslaggevend belang toekomt. De minister heeft zich gelet op de bevoegdheidsverdeling in de Wilg terecht op het standpunt gesteld dat hij geen garantie tot herindeling kan opnemen in het tracébesluit.

[appellant sub 8] heeft geen feiten of omstandigheden aangevoerd waaruit blijkt dat het akoestisch onderzoek niet juist is. Zijn niet nader onderbouwde betoog dat niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB kan worden voldaan slaagt derhalve niet. In het enkele betoog dat de weg beter moet worden ingepast in het agrarische landschap door deze verlaagd aan te leggen, ziet de Afdeling, gelet op de toelichting in het verweer, geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat met het landschapsplan is voorzien in een voldoende landschappelijke inpassing van de N18 in de omgeving.

De verzorgingsplaats is niet in het tracébesluit opgenomen. De minister stelt terecht dat deze er zonder een nader besluit of plan dus niet kan komen. Voor het vastleggen dat een verzorgingsplaats er nooit komt, bestaat geen aanleiding.

[appellant sub 9]



26. [appellant sub 9] vreest geluidhinder van het tracé voor zijn woning aan de [locatie 6] te Eibergen.

26.1. De minister stelt dat nabij de woning van [appellant sub 9] ter beperking van de geluidbelasting tweelaags ZOAB wordt aangelegd, omdat deze maatregel doelmatig is. Een overdrachtsmaatregel is hier niet doelmatig, aldus de minister.

26.2. Ingevolge artikel 7, derde lid, gelezen in verbinding met bijlage 1, van het tracébesluit is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de N18 van de westelijke gevel van de woning van [appellant sub 9] op 1,5 m hoogte 51 dB, op 4,5 m 52 dB en op 7,5 m 53 dB.

26.3. Uit het Bijlagenrapport N18 volgt dat na de realisering van het tracé bij de woning van [appellant sub 9], zonder het treffen van geluidbeperkende maatregelen, de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal worden overschreden. In het rapport is verder uiteengezet dat voor cluster 14, waarvan de woning van [appellant sub 9] onderdeel uitmaakt, een bronmaatregel in de vorm van tweelaags ZOAB doelmatig is en een overdrachtsmaatregel niet. Voor de resterende overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde moeten volgens het Bijlagenrapport N18 hogere waarden worden vastgesteld. [appellant sub 9] heeft deze conclusies niet gemotiveerd bestreden. Daarom biedt hetgeen hij heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de minister voor de woning van [appellant sub 9] niet de hiervoor vermelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting heeft mogen vaststellen.

27. [appellant sub 9] betoogt dat zijn woon- en leefklimaat wordt aangetast doordat het tracé op 65 m van zijn woning komt. De enige manier om geluidbelasting te voorkomen is door een geluidswal op het eigen terrein te plaatsen, waardoor zijn woning wordt ingekapseld tussen de N18 en de achtergelegen camping. Daarnaast ontstaat een sociaal isolement omdat het overgrote deel van de woningen in het buurtschap Hupsel zuidelijk van de N18 door het tracé verdwijnen. Door de verkoop van grond ten behoeve van de N18 en het gebruik voor een geluidwal blijft geen grond meer over om hobbymatig twee paarden te houden. Het perceel is ook niet langer geschikt voor het gebruik door de inwonende zoon van [appellant sub 9] voor opslag van vracht en stalling van zijn twee vrachtwagens. Het tracé leidt er toe dat hij om moet rijden over wegen die niet geschikt zijn voor vrachtwagens. Gelet op het voorgaande blijft feitelijk geen leefbare situatie over, aldus [appellant sub 9], en moet tot gehele aankoop van zijn perceel en woning worden overgegaan.

27.1. Van het perceel van 1.74.15 ha wordt ten behoeve van het voorziene tracé 00.80.12 ha aangekocht. De minister ziet geen aanleiding om tot aankoop van het gehele perceel over te gaan. De minister stelt dat de ontsluiting van percelen op de N18 en het wegvallen van de kruisingen met de N18 worden opgelost door parallelwegen. Het perceel van [appellant sub 9] wordt via de aansluiting De Laarberg of de aansluiting Eibergen ontsloten, die op een afstand van ongeveer 2 km liggen. Deze wijze van ontsluiten levert ook voor het transportbedrijf van de zoon van [appellant sub 9] een veiligere en eenvoudigere ontsluiting op dan de huidige situatie waarin het, in het bijzonder tijdens de spits, lastig is om de N18 op te komen vanaf het erf van [appellant sub 9].

27.2. Zoals onder 26.3 is overwogen, heeft de minister voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting hogere waarden vastgesteld en zijn overdrachtsmaatregelen niet doelmatig. Ter zitting is aan de hand van kaarten en een uitdraai van de routeplanner voor de oude en de nieuwe situatie toegelicht dat de afstand om de N18 te bereiken via de aansluiting De Laarberg met maximaal 1 km toeneemt. Voor de aansluiting Eibergen blijft de afstand gelijk. De oppervlakte van het perceel neemt weliswaar af, maar [appellant sub 9] heeft niet aannemelijk gemaakt dat het niet langer mogelijk is hobbymatig twee paarden te houden. Mede gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de aantasting van het woon- en leefklimaat en de bedrijfsvoering niet zodanig is dat daaraan bij de weging van de bij het besluit betrokken belangen een doorslaggevend gewicht had moeten worden toegekend. Voor gehele aankoop van zijn perceel en woning bestaat dan ook geen aanleiding.

[appellant sub 11]

28. [appellant sub 11] kan zich niet verenigen met de vastgestelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van zijn woning aan de [locatie 7] te Boekelo. Ter zitting heeft hij aangevoerd dat het onredelijk is dat geen afschermd maatregelen worden getroffen. Ter vergelijking heeft hij ter zitting gesteld dat voor industrielawaai wordt uitgegaan van een lagere maximaal toelaatbare geluidbelasting.

28.1. De minister stelt dat geluidhinder als gevolg van een weg als hier aan de orde wordt beoordeeld aan de hand van de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving. Uit deze beoordeling blijkt volgens de minister dat voor de woning van [appellant sub 11] afschermd maatregelen niet doelmatig zijn.

28.2. Ingevolge artikel 7, derde lid, gelezen in verbinding met bijlage 1, van het tracébesluit is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de N18 op de zuidoostelijke gevel van de woning van [appellant sub 11] op 1,5 m hoogte 51 dB en op 4,5 m hoogte 53 dB.

28.3. In het Bijlagenrapport N18 is uiteengezet dat voor cluster 27, waarvan de woning van [appellant sub 11] deel uitmaakt, afschermd maatregelen niet doelmatig zijn. [appellant sub 11] heeft deze conclusie niet gemotiveerd bestreden. Hij heeft evenmin anderszins onderbouwd dat het tracébesluit wat betreft de beoordeling van de te verwachten geluidbelasting van zijn woning niet voldoet aan de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving. Daarom bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister voor de woning van [appellant sub 11] de hiervoor vermelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting niet heeft mogen vaststellen.

29. [appellant sub 11] voert aan dat het woon- en leefklimaat bij zijn woning zal verslechteren als gevolg van het tracébesluit. Ook zal hij moeten omrijden om bij zijn werk in een ziekenhuis te komen. Hij wenst onteigend te worden.

29.1. De minister stelt zich op het standpunt dat het tracébesluit voor [appellant sub 11] geen onaanvaardbare gevolgen zal hebben.

29.2. Niet in geschil is dat het woon- en leefklimaat van [appellant sub 11] nadelige invloed zal ondervinden van het tracé en dat het moeten omrijden daarvan het gevolg zal zijn. De Afdeling ziet echter geen aanleiding voor het oordeel dat de minister in redelijkheid niet een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de realisering van het tracé, waarvoor het perceel van [appellant sub 11] overigens niet nodig is.

[appellante sub 12]

30. [appellante sub 12] vreest voor aantasting van camping t Stepelerven en landgoed Stepelerveld aan de Stepelerveldweg 50 te Haaksbergen. Zij betoogt dat als een verdiepte ligging van de N18 ter plaatse niet mogelijk is, geluidschermen moeten worden opgericht om een goed leefklimaat op de camping te garanderen. Zij vreest verlies van klanten omdat geen verwijzingsborden naar de camping mogen worden geplaatst onder aan de afrit van de N18. Daarnaast vreest zij dat vrachtverkeer dat verkeerd is gereden op de Kolenbranderweg zal keren bij de toegang tot het landgoed Stepelerveld en hierdoor schade zal toebrengen aan de monumentale toegangspoort. Ook vreest zij dat de landbouwsluit en de parallelweg een belemmering opleveren voor campinggasten, gebruikers van de caravanstalling en bewoners. De parallelweg is volgens haar overbodig voor ontsluiting van de aangelegene percelen omdat deze door de Hulstweg ontsloten worden.

30.1. De minister stelt dat de gekozen vormgeving van de weg voldoet aan de vereisten van veiligheid en leefbaarheid en binnen het budget past. Een verdiepte ligging past niet binnen het budget. De geluidbelasting wordt beperkt door extra stil wegdek. Nadere maatregelen om de geluidbelasting te beperken zijn niet noodzakelijk gebleken. Ter zitting is door de minister toegelicht dat de woning Stepelerveldweg 50 te Haaksbergen binnen de geluidzone van de N18 ligt. De geluidbelasting van deze woning is 44 dB. De camping ligt deels binnen de zone van de N18 en verder van de N18 dan de woning.

Ter plaatse van de camping zal de geluidbelasting dus lager zijn dan 44 dB. Deze waarde ligt onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB van de Wet geluidhinder. Ook ligt de camping deels binnen de zone van het onderliggend wegennetwerk. Op het onderliggend wegennetwerk is de verkeersintensiteit dusdanig laag dat een hoge geluidbelasting volgens de minister niet aannemelijk is.

Gelet op het voorgaande heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het tracébesluit niet leidt tot onaanvaardbare geluidhinder voor de camping t Stepelerven en de woning aan de Stepelerveldweg 50 te Haaksbergen.

30.2. De minister stelt dat door de vormgeving en bebording van de af- en toerit bij de Kolenbranderweg duidelijk wordt dat de Kolenbranderweg in noordelijke richting geen doorgaande route is. De opgang naar de parallelwegen is ten opzichte van het ontwerp verder van de toegangspoort komen te liggen en ligt nu op 30 m. De weg versmalt op dat punt ook en gaat verderop voorbij de camping over in een zandpad. De kans dat vrachtverkeer deze route neemt en ter plaatse van de toegangspoort zal keren wordt daardoor geminimaliseerd. Wat betreft de bebording voor de camping sluit de minister aan bij de richtlijnen uit de CROW-publicatie 222 "Richtlijn bewegwijzering". Voor recreatieve voorzieningen die minder dan 500.000 bezoekers per jaar trekken wordt geen bebording aangebracht op stroomwegen als de N18 en de bijbehorende afritten. De parallelweg is nodig voor het landbouwverkeer. De Hulstweg is ongeschikt voor de ontsluiting van de landbouwpercelen voor landbouwverkeer omdat dit een onverharde weg is. De minister heeft ter zitting toegelicht dat om sluipverkeer te voorkomen in de parallelweg na de afslag naar de Stepelerveldweg een landbouwsluit is voorzien zodat vanaf dat punt alleen landbouwverkeer gebruik kan maken van de parallelweg. Het verkeer kan de camping en de caravanstalling vanaf de aansluiting Haaksbergen wel bereiken omdat de ingang van de camping aan de Stepelerveldweg ligt en de toegang daarvan niet wordt belemmerd door de landbouwsluit, aldus de minister.

Gelet op het verweer van de minister en de toelichting ter zitting ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het tracébesluit niet leidt tot een zodanige belemmering van de bedrijfsvoering en de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het landgoed Stepelerveld en de camping t Stepelerven dat de minister daaraan een doorslaggevend gewicht had moeten toekennen. Hierbij is van belang dat Ebeling-Bikker niet aannemelijk heeft gemaakt dat het tracé ertoe zal leiden dat vrachtverkeer veelvuldig ter plaatse van de toegangspoort van het landgoed zal keren en dan schade aan de poort zal veroorzaken.

[appellant sub 13]

31. [appellant sub 13] betoogt dat de veiligheid nabij haar zandwinlocatie in gevaar komt. Daartoe betoogt zij dat het tracé als gevolg van de voorziene aanpassingen zwaarder belast wordt. Daarom kan volgens haar niet volstaan worden met ruwe schattingen en aannames. Ten onrechte wordt de N18 in de risicoanalyse van Wiertsema & Partners van 29 januari 2013 ten onrechte aangemerkt als een weg met CUR-klasse II. [appellant sub 13] betoogt dat, gelet op de zwaardere belasting, uitgegaan moet worden van CUR-klasse III, waardoor een ruimere randstrook langs de N18 nodig is dan de 30 m die met het huidige tracé maximaal mogelijk is. Uit het rapport van Wiertsema & Partners blijkt volgens [appellant sub 13] voorts dat vanwege de bresvloeiing voor het gebied waar de zandwinning nog plaats moet vinden ook bij CUR-klasse II een randstrook van minstens 48 m nodig is. Het bevoegd gezag van de provincie Overijssel verbindt aan de verlening van de ontgrondingsvergunning de voorwaarde om een oeververdediging aan te leggen om de randstrook in stand te houden. Hieruit concludeert [appellant sub 13] dat kennelijk risico bestaat op afkalving van de oever waardoor de afstand tussen de afgraving en de N18 kleiner wordt. In de risicoanalyse is hier geen rekening mee gehouden, aldus [appellant sub 13]. De bedrijfsvoering wordt volgens haar beperkt door de N18.

31.1. De minister stelt dat de definitieve versie van het rapport van Wiertsema & Partners "Rapport risicobeschoouwing aanleg N18 langs zandwinning [appellant sub 13] te Haaksbergen" (hierna: de risicobeschoouwing) op 26 maart 2013 is vastgesteld en de versie waar [appellant sub 13] naar verwijst een conceptversie betreft. In de risicobeschoouwing is volgens de minister terecht uitgegaan van de CUR-

klasse II. CUR-klasse III is alleen van toepassing voor risicovolle objecten zoals hoofdwaterkeringen, tunnels en belangrijke verkeersbruggen en niet voor een stroomweg met 2x2 rijstroken. De minister erkent dat de conclusie van de risicobeschouwing is dat aanvullende maatregelen moeten worden genomen of beperkingen aan de zandwinning moeten worden gesteld om te voldoen aan de veiligheid. Het bevoegd gezag voor de verlening van de ontgrondingsvergunning is hiervan op de hoogte en zal hier bij de verlening van de gevraagde verlenging van de ontgrondingsvergunning rekening mee houden. De daaruit mogelijk voortvloeiende schade wordt vergoed door schadeloosstelling bij de aankoop van gronden. De minister stelt dat hij voortdurend in overleg is met [appellant sub 13] en dat met de bestaande ontgrondingsvergunning rekening is gehouden, maar nu er geen vastgesteld plan is voor verdere uitbreiding van [appellant sub 13] heeft de minister met deze uitbreiding geen rekening kunnen houden.

31.2. De breedte van de veiligheidsstrook die dient om de N18 te beschermen indien zogenaamde oeverinscharing optreedt, is thans 90 m. Deze zal met het voorziene tracé volgens de risicobeschouwing op zijn smalst 30 m worden.

In de "Errata CUR 166 Damwandconstructies, 6e druk:2012" staat over de klasse CUR II en CUR III-indeling het volgende. CUR Klasse II: aanzienlijke schade bij falen; geringe persoonlijke veiligheidsrisico's, bijvoorbeeld een bouwput, een damwand langs een binnenwater en een kadewand; CUR Klasse III: grote schade bij falen en/of aanzienlijke persoonlijke veiligheidsrisico's, bijzondere constructies. Als voorbeelden worden genoemd: bijzondere damwandconstructies en primaire waterkeringen.

De risicobeschouwing concludeert dat als geen gebruik gemaakt wordt van een werktalud en op volle diepte zand wordt gewonnen een randstrookbreedte van 48 m benodigd is om te voldoen aan de CUR II-klasse. Als laagsgewijs wordt gezogen met behulp van een werktalud met twee onderwaterbermen is een randstrook van 30 m benodigd. Naast de CUR-klassen worden ook andere klasseringen gebruikt voor de veiligheidsrisicos. In tabel 9.2 van de risicobeschouwing staan de andere systemen. In de risicobeschouwing wordt geconcludeerd dat om te voldoen aan de klasse RC1, die vergelijkbaar is met CUR II, een randstrook van 30 m voldoende is.

31.3. Ter zitting is door [appellant sub 13] toegelicht dat de huidige ontgrondingsvergunning in 2016 afloopt en dat een nieuwe ontgrondingsvergunning is aangevraagd voor verlening tot 2024. De hoeveelheid zand waarvoor de huidige vergunning is verleend, is nog niet gewonnen. Ter zitting hebben de minister en [appellant sub 13] toegelicht dat in het ontwerp van de nieuwe ontgrondingsvergunning de voorwaarde is opgenomen dat met een werktalud met twee onderwaterbermen moet worden gewerkt. Voorts is door de minister toegelicht dat de N18 ter plaatse in 2016 nog niet klaar is en de vergunning voor die tijd verlengd dient te worden. De voorwaarde kan aldus voordat de N18 aangepast is in de ontgrondingsvergunning worden verankerd.

31.4. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet heeft af mogen gaan op de indeling in de risicoklasse zoals die in de risicobeschouwing is gegeven. Volgens de indeling van de CUR-klassen is de klasse CUR-III voorbehouden aan situaties waar zeer grote aantallen slachtoffers vallen in geval van het falen van de wanden en veiligheidszones, zoals bij primaire waterkeringen, belangrijke spoor- en verkeersbruggen. De minister heeft de damwand langs de zandwinput in redelijkheid niet als CUR III-klasse kunnen aanmerken. Uit de risicobeschouwing blijkt dat een wijze van zandwinning mogelijk is waarbij een veiligheidsstrook van 30 m voldoende is. Gelet op hetgeen ter zitting ten aanzien van de te verlengen ontgrondingsvergunning is toegelicht, wordt in de ontgrondingsvergunning, die verleend zal worden voordat de weg in gebruik wordt genomen, een voorwaarde opgenomen om volgens de in de risicobeschouwing omschreven methode zand te winnen. Gelet daarop heeft de minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het tracébesluit niet leidt tot een onaanvaardbaar veiligheidsrisico ter plaatse van de zandwinput van [appellant sub 13].

32. [appellant sub 13] betoogt dat de ontsluiting van de zandwinlocatie op de [appellant sub 13]weg geen oplossing biedt voor het vervallen van de aansluiting op de N18, omdat de bocht die van de [appellant sub 13]weg naar de Badweg genomen moet worden te scherp is voor vrachtverkeer. Het bedrijf wordt

daardoor feitelijk onbereikbaar, aldus [appellant sub 13]. De door het gemeentebestuur van de gemeente Enschede toegezegde noodzakelijke aanpassingen van de ontsluitingsroute dienen vooraf aan de uitvoering gewaarborgd te worden, aldus [appellant sub 13].

32.1. De minister stelt dat een bestemmingsplan voor de ontsluiting van de zandwinlocatie via de [appellant sub 13]weg en de Badweg over de N18 in voorbereiding is. De directe aansluiting op de huidige N18 zal pas komen te vervallen als deze nieuwe ontsluitingsroute gereed is. Tussen [appellant sub 13] en de gemeente Enschede zijn afspraken gemaakt over de aanpassing van de ontsluitende wegen, welke afspraken zijn vastgelegd in een projectovereenkomst zandwinning van 13 januari 2012, waarin staat dat [appellant sub 13] de civieltechnische werken in overleg met de gemeente zal uitvoeren. In zoverre is er dus voldoende zekerheid over de aanpassing van de wegen, aldus de minister.

32.2. Ter zitting heeft [appellant sub 13] bevestigd dat een exploitatieovereenkomst met de gemeente Enschede is gesloten voor het bestemmingsplan voor de uitbreiding van [appellant sub 13] waarin onder andere de aanpassing van de nieuwe ontsluitingsroute is geregeld. De aansluiting op de N18 zal pas worden afgesloten nadat de nieuwe ontsluitingsroute is aangepast. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het tracébesluit niet leidt tot het onbereikbaar worden van de zandwinlocatie van [appellant sub 13].

[appellant sub 15]

33. [appellant sub 15] betoogt dat hij schade lijdt omdat het tracé twee van zijn percelen die aan de Stepelerveldweg te Haaksbergen liggen van elkaar scheidt. Hierdoor moet hij minimaal drie keer zo ver rijden om van het ene perceel naar het andere te komen. Ook moet vanuit zijn woonadres omgereden worden om het noordelijk gelegen perceel te bereiken. Door de toename van de verkeersintensiteit treedt daarnaast vertraging op bij het omrijden.

33.1. De minister stelt dat de afstand naar het noordelijk van de N18 gelegen perceel vanaf de kruising Hengelsestraat/Wissinkbrinkweg zal toenemen van 1,4 km naar 2,8 km. De afstand tussen de beide percelen neemt van 0,9 km toe naar 1,9 km. De afstand van de woning van [appellant sub 15] naar het perceel noordelijk van de N18 neemt toe van 4,6 km naar 5,5 km. De minister vindt deze toename van de afstanden aanvaardbaar.

33.2. Gelet op de geringe toename van de door [appellant sub 15] af te leggen afstanden van maximaal 1,4 km ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister daaraan in de belangenafweging bij het besluit in redelijkheid geen doorslaggevend belang heeft kunnen toekennen.

[appellant sub 17]

34. [appellant sub 17] richt zich tegen artikel 4, eerste lid, onder g, van het tracébesluit en het bijbehorende deel van de tracékaart bij de [locatie 8] te Haaksbergen waar tijdelijke werken zijn voorzien. Zij is eigenaar van dit perceel, dat bewoond wordt door haar vader. In verband met de gezondheid en hoge leeftijd van haar vader vreest zij voor de hinder en de invloed daarvan op de gezondheid van haar vader. Ook vreest zij voor de hinder bij het in- en uitrijden van de oprit, onder andere door de thuishulp. Zij vreest voorts voor schade aan de woning op dit adres. Zij stelt dat onvoldoende onderzoek is verricht naar de mogelijke risico's en dat het niet volstaat om tijdens de uitvoering te kijken naar de risico's.

34.1. De minister stelt dat tijdens de uitvoering van de bouw zo veel mogelijk wordt voorkomen dat hinder door trillingen en geluid plaats vindt. Ter plaatse wordt een tijdelijk fietspad en een tijdelijke weg aangelegd die het verkeer om de werkzaamheden heen zullen leiden. De afstand van het bestaande fietspad tot het huis van [appellant sub 17] is 30 m. Deze afstand zal eveneens voor de tijdelijke weg aangehouden worden zodat de situatie wat dat betreft niet verslechtert. Ook zal een stofdicht scherm tegen lichthinder en stofoverlast geplaatst worden over een breedte van 30 m. De maximum snelheid op

de tijdelijke weg zal 50 km/u bedragen. Door deze maatregelen neemt de kans op schade ten opzichte van de huidige situatie niet toe. De opdrachtnemer van de werkzaamheden is daarnaast verantwoordelijk voor het vergoeden van eventuele schade.

34.2. De minister heeft ter zitting toegelicht dat het verkeer tijdens de werkzaamheden gedurende ongeveer één jaar via een zogenoemde slangehals langs het viaduct in aanleg wordt geleid. De minister heeft toegelicht dat de afstand tot de uitrit van [appellant sub 17] tot de weg hetzelfde zal blijven, de bocht om het viaduct komt pas na deze uitrit en de snelheid zal ter plaatse beperkt worden.

34.3. Gelet op het verweer en de toelichting ter zitting waaruit blijkt dat de weg op eenzelfde afstand van de uitrit komt te liggen als het bestaande fietspad, de snelheid wordt verlaagd en tijdens de tijdelijke situatie maatregelen worden genomen om de hinder tot een minimum te beperken, ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 17] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de hinder als gevolg van de tijdelijke werken niet zodanig is dat op deze locatie niet kan worden voorzien in tijdelijke werken voor het omleiden van het verkeer langs het viaduct.

[appellant sub 18]

35. [appellant sub 18] kan zich niet verenigen met de voor zijn woning aan de [locatie 9] te Eibergen vastgestelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Hij vreest dat de geluidbelasting groter zal zijn dan de minister verwacht. Hiertoe stelt hij dat onduidelijk is hoe de verwachte verkeersintensiteiten op het tracé in het jaar 2027 zijn berekend. Daarnaast vraagt hij zich af in hoeverre de minister kan garanderen dat de verkeersintensiteiten niet groter zullen zijn dan waarvan het akoestisch onderzoek uitgaat.

35.1. Ingevolge artikel 7, derde lid, gelezen in verbinding met bijlage 1, van het tracébesluit is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de N18 van de zuidelijke gevel van de woning van [appellant sub 18] op 1,5 m hoogte 55 dB, op 4,5 m 57 dB en op 7,5 m 57 dB.

35.2. In bijlage 4 van de toelichting op het tracébesluit is vermeld dat de prognoses voor de verkeersintensiteiten zijn berekend met het NRM-OM en zijn de uitgangspunten van de berekening uiteengezet. In zoverre valt niet in te zien dat onduidelijk is hoe de verwachte verkeersintensiteiten zijn berekend. Voor zover [appellant sub 18] garanties wenst over deze gegevens is van belang dat, zoals hiervoor onder 8.3 is overwogen, modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weergeven en dat de validiteit van een model, zoals het NRM-ON, pas wordt aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. [appellant sub 18] heeft de berekening van de verkeersgegevens niet gemotiveerd bestreden. Daarom bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit wat betreft de voor de woning van [appellant sub 18] vastgestelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

36. [appellant sub 18] betoogt voorts dat de N18 onvoldoende aan het zicht wordt onttrokken. Op de detailkaarten van het tracébesluit is een deel van de gronden tussen zijn woning en de N18 aangeduid voor landschappelijke doeleinden, maar in het landschapsplan komt dit onvoldoende terug, aldus [appellant sub 18].

36.1. De minister stelt dat uit het tracébesluit, in samenhang bezien met landschapskaart 10, volgt dat het perceel tussen de N18 en de woning van [appellant sub 18] zal worden ingericht als bos.

36.2. Ingevolge artikel 9, eerste lid, van het tracébesluit worden groenstructuren (bos, bomenrijen, beplanting) gerealiseerd conform de principes zoals opgenomen op de Landschapsplankaarten, welke als bijlage zijn opgenomen bij het Landschapsplan. Het Landschapsplan maakt als bijlage 8 onderdeel uit van de bijlagen (IV). De Landschapsplankaarten maken onderdeel uit van dit besluit.

36.3. Op landschapsplankaart 10 is het perceel tussen de woning van [appellant sub 18] en de N18 aangeduid als "Bos, bosrand/bossingel". Het perceel tegenover de woning van [appellant sub 18] is aangeduid als "Berm en onderhoudspad". Nu in artikel 9, eerste lid, van het tracébesluit is bepaald dat de landschapsplankaarten onderdeel uitmaken van het tracébesluit, is in zoverre verzekerd dat de daarop aangeduide inpassingsmaatregelen bij de uitvoering van het tracébesluit zullen worden gerealiseerd. Daarom faalt het betoog.

[appellant sub 19]

37. [appellant sub 19] bestrijdt de vastgestelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de woningen aan de Brammeloweg 39 en 39a te Haaksbergen. Hij stelt dat de minister ten onrechte de geluidbelasting heeft bepaald van de gevels van de bestaande woningen en niet van de grens van het bouwvlak in het bestemmingsplan. Tevens vreest hij de gevolgen van cumulatie van geluidhinder van verschillende bronnen.

37.1. De minister stelt dat in overeenstemming met de Wet geluidhinder de geluidbelasting van de bestaande woningen is bepaald. Ter plekke is volgens de minister geen sprake van geprojecteerde woningen. Voorts stelt de minister dat de cumulatie van geluidhinder bij de woning van [appellant sub 19] is onderzocht en naar zijn mening niet onaanvaardbaar is.

37.2. Ingevolge artikel 7, derde lid, gelezen in verbinding met bijlage 1, van het tracébesluit is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de N18 op de zuidwestelijke gevel van de woning aan de Brammeloweg 39 op 4,5 m en 7,5 m hoogte 50 dB en op de zuidoostelijke gevel van de woning aan de Brammeloweg 39a op 1,5 m hoogte 51 dB, op 4,5 m hoogte 52 dB en op 7,5 m hoogte 53 dB.

37.3. Onder verwijzing naar hetgeen hiervoor onder 21.3 is overwogen, is de Afdeling van oordeel dat de minister terecht de geluidbelasting van de bestaande woningen op het perceel van [appellant sub 19] heeft berekend. In zoverre faalt het betoog.

37.4. Ingevolge artikel 110f, eerste lid, van de Wet geluidhinder zoals dat luidde ten tijde van belang, dient de minister ter plaatse van woningen tevens onderzoek te doen naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Aangegeven dient te worden op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen.

Gelet op tabel 3.3.2 van de Bijlagen bij het Bijlagenrapport N18 is voor de woningen aan de Brammeloweg 39 en 39a de gecumuleerde geluidbelasting bepaald. Deze bedraagt maximaal 52,3 dB onderscheidenlijk 55,4 dB. In het Bijlagenrapport N18 staat dat nergens cumulatieve geluidbelastingen van meer dan 65 dB optreden en dat de cumulatieve geluidniveaus daarom geen onaanvaardbaar akoestisch klimaat veroorzaken. Extra maatregelen vanuit het oogpunt van cumulatie worden dan ook niet geadviseerd, aldus het rapport. Gelet hierop voldoet het tracébesluit wat betreft de woningen van [appellant sub 19] aan artikel 110f, eerste lid, van de Wet geluidhinder. Daarom faalt het betoog ook voor het overige.

38. [appellant sub 19] voert aan dat als gevolg van een wijziging van het vastgestelde tracébesluit ten opzichte van het ontwerp hij meer gronden zal moeten afstaan en zijn perceel slecht bereikbaar wordt.

38.1. De minister stelt dat het tracébesluit naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, waaronder die van [appellant sub 19], is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp. Om tegemoet te komen aan [appellant sub 19] is de ontsluiting van het perceel veranderd. Die zal plaatsvinden via het bestaande wegennet in noordelijke richting. Volgens de minister is het niet mogelijk de grens van het perceel te handhaven. De nabij voorziene fietstunnel bleek in het ontwerp een te steile helling te hebben. Deze is flauwer gemaakt, waardoor deze ook langer is geworden. Als gevolg hiervan zouden twee percelen echter niet meer bereikbaar zijn. Om dit te voorkomen is de fietstunnel verplaatst, aldus de minister.

38.2. Niet in geschil is dat [appellant sub 19] als gevolg van de verplaatsing van de fietstunnel meer gronden zal moeten afstaan dan in de situatie die was voorzien in het ontwerp-tracébesluit. [appellant sub 19] heeft de toelichting van de minister over de aanleiding voor de verplaatsing niet bestreden. Hij heeft verder niet aannemelijk gemaakt dat zijn perceel als gevolg van de verplaatsing niet meer goed ontsloten zal zijn. Daarom bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de verplaatsing van de fietstunnel dan aan het belang van [appellant sub 19] gevrijwaard te blijven van een groter verlies van zijn eigendom.

[appellant sub 20B]

39. [appellant sub 20B] betoogt dat door de verlegging van de N18 de verkeersdruk op de N315 (Haaksbergseweg/Needseweg) toe zal nemen en zijn woon- en leefklimaat op de [locatie 10] te Rietmolen daardoor wordt aangetast. Hij heeft voorts bezwaren tegen de plannen van het provinciebestuur van Gelderland en het gemeentebestuur van de gemeente Berkelland voor het traject van de N315 tussen Neede en Eibergen. [appellant sub 20B] betoogt dat aansluitingen op de N18 die leiden tot een alternatieve route naar Neede beter geschikt zijn, zoals via de N822 en een route om Neede heen.

39.1. De minister stelt dat de verkeersintensiteit op de N315 tussen de aansluiting op de N18 en de aansluiting van de Haaksbergseweg/Rondweg (N315) zal toenemen met 3.600 motorvoertuigen per dag. Het merendeel van de toename van het verkeer betreft verkeer dat naar Neede rijdt en nu van andere wegen gebruik maakt, aldus de minister.

Ter zitting heeft de minister toegelicht dat de N315 de toename van de verkeersintensiteit aan kan. De N315 staat in 2015 bij de provincie in de planning voor onderhoud. De provincie doet momenteel onderzoek en daaruit kunnen eventuele aanvullende maatregelen voortkomen ter verbetering van de veiligheid. Het streven van het provinciebestuur is om de werkzaamheden die betrekking hebben op dat onderhoud en die eventuele aanvullende maatregelen gereed te hebben voordat de nieuwe N18 in gebruik wordt genomen. Voor eventueel nodige aanpassingen zijn convenanten gesloten met de bevoegde bestuursorganen waarin is opgenomen dat deze aanpassingen voor de ingebruikname van de N18 gereed zullen zijn. Wat geluid betreft worden geen uitstralingseffecten verwacht die het woon- en leefklimaat benadelen. De N315 is volgens de minister de meest geschikte aansluiting en route richting Neede. De wegcapaciteit is voldoende en de N315 sluit al aan op de rondweg rond Neede. De alternatieve aansluiting van de N822 acht de minister niet geschikt. De N822 kan de capaciteit niet aan en vereist een nieuwe rondweg rond Neede. De verschillende aantakkingen zijn in het MER en de Trajectnota onderzocht.

39.2. Voor zover [appellant sub 20B] zich richt tegen de besluitvorming van het provinciebestuur en het gemeentebestuur ten aanzien van de N822 overweegt de Afdeling dat in deze procedure het tracébesluit van de minister aan de orde is en de aanpassing van het onderliggende wegennet geen onderdeel uitmaakt van dit besluit. De besluitvorming van het gemeentebestuur en het provinciebestuur kan in deze procedure niet aan bod kan komen.

39.3. In aanmerking genomen de toelichting op de effecten van de aansluiting op de N315 en de weerlegging door de minister van het aangedragen alternatief, ziet de Afdeling, gezien de stukken en het verhandelde ter zitting, in hetgeen [appellant sub 20B] daarover heeft aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat de keuze van de minister om de N18 aan te sluiten op de N315 leidt tot een zodanig onevenwichtige afweging van de betrokken belangen, dat de minister niet in redelijkheid zijn besluit daarop heeft kunnen baseren.

[appellant sub 21]

40. [appellant sub 21] vreest voor aantasting van zijn woon- en leefklimaat aan de [locatie 11] te Varsseveld als gevolg van de carpoolplaats bij Varsseveld. Hij betoogt dat de carpoolplaats beter kan worden voorzien op het braakliggende voormalige zanddepot van Rijkswaterstaat in de lus van de Doetinchemseweg/N18/A18. Op deze locatie vindt geen landschappelijke aantasting plaats, zijn geen



buren die overlast kunnen ondervinden en kan een toegang met de fiets worden geconstrueerd waarbij geen gevaarlijke kruising met fietspaden ontstaat, hetgeen op de thans voorziene locatie wel het geval is. Het betoog dat ten onrechte niet is voorzien in een afscherming van de carpoolplaats door grondwallen en een afsluitbaar hek om overlast voor de nabijgelegen woningen te voorkomen, heeft [appellant sub 21] ter zitting ingetrokken, omdat inmiddels afspraken zijn gemaakt met de minister over een open inrichting met gedeeltelijke beplanting en een hekwerk.

40.1. De minister stelt dat de gekozen locatie voor de carpoolplaats beter geschikt is dan het door [appellant sub 21] voorgestelde alternatief omdat deze beter bereikbaar is voor fietsers en automobilisten en dicht bij Varsseveld ligt. De toegang sluit aan op een reeds bestaand geregeld kruispunt en de sociale controle is groter. De carpoolplaats is zodanig vormgegeven dat de veiligheid van de fietsers zo veel mogelijk gegarandeerd wordt, onder andere door een haakse kruising van de op- en afrit waar geen beplanting staat.

40.2. In aanmerking genomen de weerlegging door de minister van het aangedragen alternatief, ziet de Afdeling, gezien de stukken en het verhandelde ter zitting, in hetgeen [appellant sub 21] daarover heeft aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat de keuze van de minister leidt tot een zodanig onevenwichtige afweging van de betrokken belangen ten aanzien van de locatie, dat de minister niet in redelijkheid zijn besluit daarop heeft kunnen baseren.

[appellant sub 22]

41. [appellant sub 22] kan zich niet verenigen met de vastgestelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van zijn woning aan de [locatie 12] te Eibergen. Hij stelt dat een strook grond tussen zijn perceel en de N18 als bos kan worden ingericht, zodat deze als geluidbuffer kan fungeren. Hierdoor zou de geluidbelasting van zijn woning lager worden.

41.1. De minister stelt zich op het standpunt dat de vastgestelde hogere waarden voor de woning van [appellant sub 22] voldoen aan de Wet geluidhinder. Bij de woning zal tweelaags ZOAB worden aangelegd, omdat deze maatregel doelmatig is. Een overdrachtsmaatregel is echter niet doelmatig. Uit het RMV 2006 volgt volgens de minister dat met vegetatie geen rekening wordt gehouden. Vegetatie kwalificeert ook niet als overdrachtsmaatregel, aldus de minister.

41.2. Ingevolge artikel 7, derde lid, gelezen in verbinding met bijlage 1, van het tracébesluit is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de N18 op de oostelijke gevel van de woning van [appellant sub 22] op 1,5 m hoogte 51 dB, op 4,5 m hoogte 53 dB en op 7,5 m hoogte 54 dB.

41.3. Uit het Bijlagenrapport N18 volgt dat na de realisering van het tracé bij de woning van [appellant sub 22], zonder het treffen van geluidbeperkende maatregelen, de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal worden overschreden. In het rapport is verder uiteengezet dat voor cluster 14, waarvan de woning van [appellant sub 22] onderdeel uitmaakt, een bronmaatregel in de vorm van tweelaags ZOAB doelmatig is en een overdrachtsmaatregel niet. Voor de resterende overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde moeten volgens het Bijlagenrapport N18 hogere waarden worden vastgesteld.

Wat betreft de mogelijke geluidwerende effecten van vegetatie stelt de minister terecht dat daarmee op grond van het RMV 2006 geen rekening wordt gehouden. [appellant sub 22] heeft de conclusies van het akoestisch onderzoek voor het overige niet gemotiveerd bestreden. Hetgeen hij heeft aangevoerd biedt dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister voor de woning van [appellant sub 22] niet de hiervoor vermelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting heeft mogen vaststellen.

[appellant sub 23]

42. [appellant sub 23] betoogt dat hij door het tracé van Eibergen wordt afgesneden en 2,5 kilometer moet omrijden. Hij betoogt dat het tracé leidt tot afbreuk van de leefomgeving wat betreft de rust en het uitzicht.

42.1. De minister stelt dat na realisering van het voorziene tracé de meest aangewezen route voor [appellant sub 23] om naar Eibergen te rijden loopt via de Molenweg en de Lintveldseweg. Dit is ten opzichte van de huidige situatie een extra afstand van 1,1 km. Voor langere reisafstanden levert de N18 reistijdwinst op, aldus de minister.

42.2. De N18 ligt aan de noordoostzijde van de woning van [appellant sub 23] op 775 m en vanaf de voorzijde van zijn woning op 600 m. Het zicht op de N18 wordt aan de oostzijde afgeschermd door de naastgelegen camping. De weg wordt op maaiveldniveau aangelegd, waardoor het uitzicht niet wordt aangetast. De woning ligt voorts buiten de zone van 250 m die ter plaatse op grond van de Wgh voor de N18 geldt, zodat geen akoestisch onderzoek vereist was.

42.3. Gelet op de geringe toename van de omrijtijd en de ligging en afstand ten opzichte van de N18 ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de aantasting van het woon- en leefklimaat van [appellant sub 23] niet zodanig is dat daaraan bij de weging van de bij het besluit betrokken belangen een doorslaggevend gewicht had moeten worden toegekend.

[appellant sub 25] en anderen

43. [appellant sub 25] en anderen betogen dat de leefbaarheid en de verkeersveiligheid bij de woning aan de Lindestraat 2 te Eibergen wordt aangetast doordat het westelijk deel van Eibergen wordt ingesloten door de nieuwe N18 en de reeds bestaande N822 vanuit Borculo door de kern van Eibergen. Zij vrezen een toename van het verkeer op de N822 doordat nog maar een beperkt aantal afritten resteert. Zij betogen dat het gemeentebestuur van de gemeente Berkelland en het provinciebestuur van Gelderland ten onrechte niet hebben gekozen om de N822 door het centrum van Eibergen te ontlasten door het verkeer van en naar het bedrijventerrein de Kieftte om Eibergen heen te leiden via de Deventer Kunstweg en de Kiefteweg.

43.1. De minister stelt dat uit de verkeersmodellen blijkt dat het voorziene tracé van de N18 niet leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de N822. De N822 heeft geen directe aansluiting op de N18, maar gaat daar met een viaduct overheen.

43.2. Zoals hiervoor onder 8.3 is overwogen, geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer en wordt de validiteit van een model pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. De enkele stelling van [appellant sub 25] en anderen dat zij verwachten dat de verkeersintensiteit wel toeneemt vanwege het beperken van het aantal aansluitingen op de N18 is daarvoor onvoldoende.

Voor zover [appellant sub 25] en anderen zich richten tegen de besluitvorming van het provinciebestuur en het gemeentebestuur ten aanzien van de N822 overweegt de Afdeling dat in deze procedure het tracébesluit van de minister aan de orde is en de aanpassing van het onderliggende wegennet geen onderdeel uitmaakt van dit besluit. De besluitvorming van het gemeentebestuur en het provinciebestuur kan in deze procedure niet aan bod kan komen.

Het betoog van [appellant sub 25] faalt.

[appellant sub 26]

44. [appellant sub 26] voert aan dat een deel van haar woning aan de [locatie 13] te Enschede ten onrechte niet in het akoestisch onderzoek is betrokken.

44.1. De minister stelt dat de woning van [appellant sub 26] niet in het akoestisch onderzoek is betrokken, omdat deze zal worden gesloopt. Volgens de minister staat een deel van de woning op gronden die nodig zijn voor het tracé en kan voor het overige

deel geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gewaarborgd.

44.2. Ingevolge artikel 6, tweede lid, gelezen in verbinding met tabel 6.1 en detailkaart 15, van het tracébesluit zal de woning aan de [locatie 13] te Enschede bij de uitvoering van het tracébesluit worden gesloopt.

44.3. Nu uit het tracébesluit volgt dat de woning van [appellant sub 26] bij de uitvoering van het tracébesluit zal worden gesloopt, hoefde de minister deze woning niet in het akoestisch onderzoek te betrekken. Het betoog faalt.

[appellant sub 28]

45. [appellant sub 28] heeft ter zitting het betoog dat de Flora- en faunawet in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het plan ingetrokken.

46. [appellant sub 28] voert aan dat in het tracébesluit onvoldoende geluidbeperkende maatregelen zijn getroffen. Ter zitting heeft hij toegelicht dat dit bezwaar betrekking heeft op een woning die hij in de toekomst op zijn perceel zou willen bouwen.

46.1. De minister heeft ter zitting gesteld dat met geprojecteerde woningen rekening is gehouden, maar dat hij niet bekend is met geprojecteerde woningen op het perceel van [appellant sub 28].

46.2. [appellant sub 28] heeft pas ter zitting te kennen gegeven dat hij geluidbeperkende maatregelen wenst voor een woning die hij op zijn perceel zou willen bouwen. Hij heeft geen stukken overgelegd waaruit blijkt dat het bestemmingsplan de verlening van een omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit met betrekking tot een dergelijke woning toelaat. Nu de minister bovendien ter zitting heeft gesteld niet bekend te zijn met geprojecteerde woningen op het perceel van [appellant sub 28] bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

47. [appellant sub 28] betoogt dat verkeerscongestie zal optreden tussen de Kiefteweg en het voorziene klaverblad doordat het in het tracébesluit voorziene tracé, in afwijking van het tracé in het Standpunt, de Kiefteweg wordt doorsneden.

47.1. De minister stelt dat onderzocht is wat de effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid op het onderliggend wegennetwerk zijn van de wijziging van het tracé ten opzichte van het Standpunt. Hierbij zijn geen knelpunten geconstateerd.

47.2. [appellant sub 28] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de conclusie van de minister dat het tracébesluit niet tot verkeerscongestie op het onderliggende wegennetwerk ter plaatse van de Kiefteweg zal leiden op verkeerde uitgangspunten is gebaseerd dan wel onjuist is. Het betoog faalt.

48. [appellant sub 28] betoogt dat zijn woon- en leefklimaat en eigendom worden aangetast doordat het tracé over zijn woning aan de [locatie 14] te Eibergen is voorzien.

48.1. In het tracébesluit is voorzien in het amoveren van de woning van [appellant sub 28]. Voor zover hij betoogt dat zijn woon- en leefklimaat en eigendomsrecht wordt aangetast, heeft de minister dit bij het nemen van het besluit erkend en zal zijn woning minnelijk worden verworven en indien noodzakelijk worden onteigend. De Afdeling ziet gelet op de noodzaak van de aanpassingen van de N18 en hetgeen onder 2 is overwogen ten aanzien van de tracékeuze geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet heeft kunnen besluiten tot het amoveren van de woning van [appellant sub 28].

49. [appellant sub 28] betoogt dat de bodem van een deel van het tracé ernstig is verontreinigd. Dit is een beletsel voor de realisering van de weg ter plaatse.

49.1. De minister stelt dat informatie is opgevraagd over de vervuiling van de bodem bij de betrokken gemeenten en de provincie Gelderland. De minister heeft ter zitting toegelicht dat gedeputeerde staten van Gelderland hebben aangegeven dat het tracé niet over de bedrijfspercelen gaat waar verontreiniging aanwezig is. Als desondanks verontreiniging wordt aangetroffen, zal deze worden gesaneerd. De financiën zijn hiervoor aanwezig, aldus de minister.

49.2. Zoals de Afdeling heeft overwogen in de uitspraak van 30 oktober 2013 in zaak nr. 201304538/1/R6 vormen de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd als zodanig geen onderwerp van het tracébesluit, zodat deze thans niet ter beoordeling staan. Dat doet er niet aan af dat de minister het tracébesluit niet had mogen vaststellen indien en voor zover hij op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de aanwezige bodemverontreiniging aan de uitvoerbaarheid van dit tracébesluit in de weg staat.

49.3. [appellant sub 28] heeft, mede gelet op de toelichting van de minister, niet aannemelijk gemaakt dat de minister op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de aanwezige bodemverontreiniging aan de uitvoerbaarheid van dit tracébesluit in de weg staat. Daarom faalt het betoog.

50. [appellant sub 28] betoogt dat onzorgvuldig is gehandeld omdat de besluitvorming omtrent het "Programma hoogfrequent spoorvervoer, goederenroute Oost Nederland" en de noordtak van de Betuweroute niet is afgewacht. [appellant sub 28] betoogt dat deze route gebundeld gaat worden met de N18.

50.1. De minister stelt dat eerder al is besloten om het goederenvervoer richting Oldenzaal via het bestaande spoor te laten lopen en geen nieuw spoor aan te leggen.

50.2. Of bundeling van de N18 met het spoor voor het goederenvervoer in Oost-Nederland plaats zal vinden, valt niet met zekerheid te zeggen. Reeds hierom faalt het betoog.

51. [appellant sub 28] betoogt dat in verband met de aanleg van het viaduct voor het aansluitpunt Ballastput vervuiling vanwege de daardoor noodzakelijke bronbemaling zich naar het waterwingebied van Vitens zal verspreiden.

51.1. De minister stelt dat de N18 wel binnen het grondwaterbeschermingsgebied wordt aangelegd, maar buiten het waterwingebied. Voor de aanleg van het viaduct is, zo heeft de minister ter zitting toegelicht, geen onttrekking van het grondwater vereist zodat verspreiding als gevolg van bronbemaling aldaar dus niet op zal treden.

51.2. Voor zover [appellant sub 28] betoogt dat grondwater wordt onttrokken, mist het betoog feitelijke grondslag. [appellant sub 28] heeft ook anderszins niet aannemelijk gemaakt dat het tracébesluit ter plaatse van het waterwingebied van Vitens leidt tot vervuiling van het grondwater.

[appellant sub 29]

52. [appellant sub 29] betoogt dat de bedrijfsbelangen van zijn [horecabedrijf] aan de [locatie 15] te Harreveld ernstig worden geschaad doordat in het tracébesluit de op- en afrit naar zijn bedrijf en de naastgelegen openbare parkeerplaats/verzorgingsplaats vanaf de N18 worden opgeheven evenals de oversteek nabij zijn bedrijf. Daarnaast is niet tegemoet gekomen aan zijn verzoek om de parallelweg door te trekken vanaf zijn bedrijf naar de Landweg ten zuidwesten van het bedrijf. Hierdoor is het bedrijf alleen bereikbaar via de afslag Harreveld ten noordoosten van het bedrijf en de parallelweg. Daarbij passeert het verkeer twee concurrerende bedrijven, aldus [appellant sub 29].

52.1. De minister stelt dat één van de doelstellingen van het tracébesluit is het bevorderen van de verkeersveiligheid op de N18. Dit doel wordt onder andere bereikt door het verminderen van het aantal kruisingen en op- en afritten. Om die reden is de op- en afrit bij de verzorgingsplaats, waar [horecabedrijf] gebruik van maakt, afgesloten. De minister stelt dat gekozen is voor de parallelweg richting de Kerkweg en Harreveld naar aanleiding van een verzoek van [appellant sub 29] daartoe. Vanuit deze richting is vanwege de parallelweg vrijwel geen omrijtijd. Zijn bedrijf is naar zijn zeggen vooral op Harreveld gericht. Vanuit De Radstake moet nu ten opzichte van de huidige situatie 2,2 km worden omgereden om [horecabedrijf] te bereiken. De minister wenst geen doorgaande parallelweg tussen de Kerkstraat en de Landweg richting De Radstake omdat dan sluipverkeer ontstaat en de parallelwegen enkel bedoeld zijn ter ontsluiting van de aanliggende percelen. Hiertoe voldoet de thans voorziene parallelweg. De minister stelt dat [appellant sub 29] geen inzicht heeft willen bieden in zijn boekhouding om inzicht te geven in het belang van het passerende verkeer.

52.2. Niet weersproken is dat de hoofdactiviteit van [horecabedrijf] zaalverhuur voor feesten en partijen betreft. Deze activiteit is niet afhankelijk van toevallige passanten. De omrijtijd is daarnaast beperkt. Mede gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het belang van het bevorderen van de verkeersveiligheid door het terugbrengen van de op- en afritten op de N18 zwaarder dient te wegen dan het belang van [horecabedrijf] bij het behouden van haar op- en afrit op de N18.

[appellant sub 30]

53. [appellant sub 30] betoogt dat hij als gevolg van het voorziene tracé schade lijdt doordat zijn bedrijfspercelen slechter bereikbaar worden. Hij moet omrijden en op de route die hij moet nemen rijdt veel langzaam verkeer waardoor hij vertraging oploopt. Dit levert daarnaast verkeersonveilige situaties op, aldus [appellant sub 30]. Ook lijdt hij schade door de bomen die zijn voorzien langs zijn perceel tussen de Oude Boekeloseweg en de Geukerdijk. De bocht in het tracé over het perceel van [appellant sub 30] levert bij de spoorwegovergang een onoverzichtelijke en onveilige situatie op. De leefbaarheid in het gebied verslechtert volgens [appellant sub 30] ook door de toenemende geluidhinder. Hij wenst een verdiepte aanleg van de N18 ter hoogte van de Oude Boekeloseweg.

53.1. In het wijzigingsbesluit is voor het deel van het tracé langs het perceel van [appellant sub 30] voorzien in een verdiepte ligging. De door [appellant sub 30] genoemde bocht en kruising bij het spoor zijn niet langer voorzien, zodat de bestaande kruising aldaar gehandhaafd blijft. In zoverre zijn de door [appellant sub 30] aangevoerde bezwaren door het wijzigingsbesluit weggenomen. Voor zover de bereikbaarheid van de percelen is verminderd, heeft de minister de aantasting van de bereikbaarheid in redelijkheid niet zodanig ernstig kunnen achten dat hij hieraan bij de belangenafweging een doorslaggevend gewicht had moeten toekennen.

[appellant sub 31]

54. [appellant sub 31] kan zich niet verenigen met de vastgestelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van zijn woning aan de [locatie 16] te Usselo. Hij stelt dat de hoogste hogere waarde die de minister voor zijn woning heeft vastgesteld 49 dB is, terwijl die volgens het akoestisch onderzoek 50 dB had moeten zijn. Daarnaast voert hij aan dat een geluidscherm zijn perceel afsluit van de buitenwereld, hetgeen onder meer nadelig is voor de exploitatie van de bed & breakfast op het perceel. Voor zover toch een geluidscherm geplaatst zou moeten worden, had de vormgeving hiervan in het tracébesluit moeten worden vastgelegd. [appellant sub 31] wil geen transparant scherm, omdat dit volgens hem met graffiti besmeurd zal worden.

54.1. De minister stelt dat uit het RMV 2006 volgt dat de hoogste berekende waarde, 49,42 dB, op 49 dB moet worden afgerond. Het plaatsen van geluidschermen bij de woning van [appellant sub 31] is volgens de minister noodzakelijk op grond van de Wet geluidhinder. Uit het tracébesluit volgt volgens de minister dat de schermen van beton zullen zijn en worden voorzien van begroeiing. Het bovenste gedeelte van het

5 m hoge scherm langs de N18 wordt echter transparant uitgevoerd. Ook het bovenste deel van het scherm ter hoogte van het viaduct over de Boekelosestraat wordt transparant, om te voorkomen dat tussen het scherm en de bebouwing een donkere ruimte ontstaat.

54.2. Ingevolge artikel 7, derde lid, gelezen in verbinding met bijlage 1, van het tracébesluit is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de A35 op de noordelijke gevel van de woning aan de [locatie 16] op 4,5 m hoogte 49 dB.

Ingevolge artikel 9, zesde lid, krijgt geluidwering een natuurlijke uitstraling door middel van begroeide betonnen geluidschermen, met enkele uitzonderingen:

- a. Langs de N18 ter hoogte van Lichtenvoorde en de Boekelosestraat wordt het bovenste deel van de schermen transparant uitgevoerd.
- b. Langs de N18 bij Groenlo komt het betonnen geluidscherm op een grondwal van 1 meter hoog te staan.
- c. Het geluidscherm langs de N18 boven de A35 wordt volledig transparant.
- d. De vormgeving van de schermen langs de A35 sluit aan op de vormgeving van de bestaande schermen langs de A35.

Schermeinden op locaties met entreewaarden hebben een afwerking die past bij de omgeving; meebewegend (gebogen) naar de entree en eindigend in een grondtalud.

54.3. Ingevolge artikel 1.3, eerste lid, van het RMV 2006 wordt de waarde van het door berekening of door meting verkregen equivalente geluidniveau afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal, waarbij een halve eenheid wordt afgerond naar het even getal.

Gelet op deze bepaling van het RMV 2006 heeft de minister het voor de woning van [appellant sub 31] berekende geluidniveau van 49,42 dB terecht afgerond op 49 dB. In zoverre faalt het betoog.

54.4. In het Bijlagenrapport N18 is uiteengezet dat voor cluster 28(A), waartoe de woning van [appellant sub 31] behoort, tweelaags ZOAB en een geluidscherm doelmatig zijn. Als gevolg van deze maatregelen wordt voor de woning van [appellant sub 31] wat betreft de N18 voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. In het Bijlagenrapport A35 behoort de woning van [appellant sub 31] tot cluster 2(A). Voor dit cluster zijn volgens het Bijlagenrapport A35 eveneens tweelaags ZOAB en een geluidscherm doelmatig, maar moet tevens een hogere waarde worden vastgesteld. [appellant sub 31] heeft deze bevindingen van het akoestisch onderzoek niet gemotiveerd bestreden. Daarom biedt hetgeen [appellant sub 31] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de minister voor de woning van [appellant sub 31] niet de hiervoor vermelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting heeft mogen vaststellen.

54.5. De wijze waarop de geluidschermen moeten worden uitgevoerd, is voorgeschreven in artikel 9, zesde lid, van het tracébesluit. Hetgeen [appellant sub 31] in dit verband heeft aangevoerd, geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de minister dit deel van het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Dat [appellant sub 31] vreest voor graffiti als een geluidscherm transparant wordt uitgevoerd, is hiertoe onvoldoende.

55. [appellant sub 31] betoogt dat het woongenot op zijn perceel op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. Hij vreest lichthinder van koplampen, verlies van uitzicht en verslechterde bereikbaarheid van het Tesinkbos en het landgoed De Weele. Verder stelt [appellant sub 31] dat de pacht is opgezegd van een stuk grond waarop zijn pony graast en dat de minister hiervoor een vervangend stuk grond moet aanbieden.

55.1. De minister stelt zich op het standpunt dat van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot van [appellant sub 31] geen sprake is. De ponyweide nabij de woning van [appellant sub 31] is volgens de minister door de eigenaar aangeboden vrij van huur en pacht. De minister ziet geen aanleiding om in het kader van het tracébesluit vervangende grond aan te bieden.

55.2. Gelet op detailkaart 17 heeft het tracébesluit tot gevolg dat in de nabijheid van de woning van [appellant sub 31] meer weginfrastructuur komt te liggen en dat het wegverkeer op kortere afstand van de woning zal passeren. Hierdoor kan het woon- en leefklimaat van [appellant sub 31] verslechteren. De Afdeling ziet evenwel geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de realisering van het tracé. Wat betreft de ponyweide heeft [appellant sub 31] niet weersproken dat de eigenaar daarvan die aan de minister heeft aangeboden vrij van huur en pacht, zodat de minister geen rekening heeft hoeven houden met het door [appellant sub 31] gestelde verlies van de gebruiksmogelijkheden van deze gronden.

[appellant sub 32]

56. [appellant sub 32] betoogt dat het akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening houdt met de mogelijkheid die het bestemmingsplan biedt om zijn woning aan de [locatie 17] te Haaksbergen naar een andere plek in het bouwblok te verplaatsen. Voorts stelt hij dat de geluidbelasting van zijn woning onaanvaardbaar hoog zal zijn.

56.1. De minister stelt dat in overeenstemming met de Wet geluidhinder de geluidbelasting is bepaald van de bestaande woning. Ter plaatse is geen sprake van een geprojecteerde woning. Voor de geluidbelasting vanwege de N18 zijn maatregelen niet doelmatig, zodat wat dit betreft hogere waarden zijn vastgesteld. Voor de geluidbelasting vanwege de Hengelosestraat is een overdrachtsmaatregel wel doelmatig. Hierdoor wordt in zoverre alsnog aan de voorkeursgrenswaarde voldaan, aldus de minister.

56.2. Ingevolge artikel 7, derde lid, gelezen in verbinding met bijlage 1, van het tracébesluit is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de N18 van de woning aan de [locatie 17] op de zuidelijke gevel op 4,5 m en 7,5 m hoogte 49 dB.

56.3. Onder verwijzing naar hetgeen hiervoor onder 21.3 is overwogen, is de Afdeling van oordeel dat de minister in het akoestisch onderzoek terecht de geluidbelasting heeft beoordeeld van de bestaande woning van [appellant sub 32].

56.4. Uit het Bijlagenrapport N18 volgt dat na de realisering van het tracé bij de woning van [appellant sub 32], vanwege de N18, zonder het treffen van geluidbeperkende maatregelen, de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal worden overschreden. In het rapport is verder uiteengezet dat voor cluster 23(B), waarvan de woning van [appellant sub 32] deel uitmaakt, zowel bron- als overdrachtsmaatregelen niet doelmatig zijn. Voor de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde moeten volgens het Bijlagenrapport N18 hogere waarden worden vastgesteld.

Uit het Bijlagenrapport OWN volgt dat na de realisering van het tracé bij de woning van [appellant sub 32], vanwege het onderliggende wegennet, zonder het treffen van geluidbeperkende maatregelen, enkele van de voorkeursgrenswaarden zullen worden overschreden. In het rapport staat voorts dat voor cluster 1, waartoe de woning van [appellant sub 32] behoort, de bronmaatregel DGD-A doelmatig is, waardoor bij de woning van [appellant sub 32] aan de voorkeursgrenswaarden wordt voldaan.

[appellant sub 32] heeft deze bevindingen van het akoestisch onderzoek niet gemotiveerd bestreden. Daarom biedt hetgeen hij heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het tracébesluit wat betreft de beoordeling van de geluidbelasting van zijn woning niet voldoet aan de Wet geluidhinder.

57. [appellant sub 32] voert aan dat het uitzicht uit zijn woning verslechtert doordat de Hengelosestraat vlakbij de woning op een hoog oplopend talud komt te liggen. Deze straat zou volgens [appellant sub 32]

op minimaal 50 m van zijn woning moeten worden gesitueerd.

57.1. De minister stelt dat het verplaatsen van de Hengelosestraat overeenkomstig het voorstel van [appellant sub 32] niet aanvaardbaar is. Het uitgangspunt voor de wijziging die in het tracébesluit is voorzien is dat de bestaande structuren zoveel mogelijk in stand worden gelaten. Het verplaatsen van de Hengelosestraat zou aanpassingen over een grotere lengte vergen om weer op de bestaande weg uit te komen en zou tevens andere en meer grondeigenaren treffen, aldus de minister.

Gelet op deze toelichting van de minister, die door [appellant sub 32] niet is bestreden, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen vanwege de gevolgen voor het uitzicht uit de woning van [appellant sub 32].

[appellant sub 33]

58. [appellant sub 33] betoogt dat zijn stoeterij aan de [locatie 18] te Haaksbergen onbruikbaar wordt voor het aanrijden en menen van Friese paarden. Voor het menen is het van belang dat het contact tussen trainer en paard tot stand kan komen. Dit kan worden verstoord door het geluid van de N18. Ook kan visuele hinder de training verstoren. Voor de training is het van belang dat er geen contact is tussen de getrainde paarden en de elders op het landgoed aanwezige paarden. Daarom kan het menen en aanrijden niet dicht bij de uitloop en de stallen plaatsvinden, aldus [appellant sub 33].

58.1. De minister stelt dat ten noorden van de Hazenweg 1.02.26 ha bosgrond van het landgoed verworven wordt voor het tracé. Van het landgoed resteert 8.07.44 ha. Het perceel bosgrond aan de zuidzijde van de Hazenweg en de gronden waar de stallen zich bevinden blijven onaangetast. De minister stelt dat het niet aannemelijk is dat het voortbestaan van de stoeterij door de verwerving van de gronden of de aanleg van de N18 in gevaar komt. De minister stelt voorts dat het wijzigingsbesluit voorziet in een verdiepte ligging ter plaatse, waardoor minder geluidhinder en visuele hinder optreedt. Ook is voorzien in dubbellaags ZOAB, wat leidt tot minder geluidhinder.

58.2. [appellant sub 33] heeft ter zitting betoogt dat hij graag aangrenzende grond ter compensatie aangeboden had willen krijgen. Volgens hem is de eigenaar daartoe bereid. Ter zitting heeft de minister toegelicht dat het aanbieden van grond ter compensatie volgens de taxatiecommissie niet nodig is omdat door het perceel te herinrichten het bedrijf voortgezet kan worden.

58.3. [appellant sub 33] heeft niet aannemelijk gemaakt dat het niet mogelijk is zijn bedrijfsvoering voort te zetten op de 8.07.44 ha resterende oppervlakte. Daarom bestaat geen aanleiding om te oordelen dat de minister het tracébesluit vanwege de gevolgen voor [appellant sub 33] niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

[appellante sub 34]

59. [appellante sub 34] betoogt dat de minister ten onrechte hogere waarden heeft vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van haar woning aan de [locatie 19] te Usselo. De minister had haar perceel moeten aankopen, zoals het nabijgelegen perceel Tesinklandenweg 53. Uit onderzoek van Alcedo blijkt volgens [appellante sub 34] dat de geluidbelasting van de woning op dat perceel als gevolg van de N18 gelijk zou zijn aan die van haar woning. Door de woning aan de Tesinklandenweg 53 wel aan te kopen, maar die van haar niet, handelt de minister volgens [appellante sub 34] in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Daarnaast voert [appellante sub 34] aan dat het akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening houdt met de bouwmogelijkheden die het geldende bestemmingsplan "Buitengebied 1996" en het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Buitengebied Noordwest" van de gemeente Enschede haar bieden.

59.1. De minister stelt dat de woning aan de Tesinklandenweg 53 niet is aangekocht vanwege te verwachten geluidhinder, maar omdat in een eerder ontwerp van het tracé de woning niet meer bereikbaar



zou zijn geweest vanwege de aanleg van een fietstunnel. Het ontwerp van de fietstunnel is later gewijzigd, maar toen was het aankoopproces al te ver gevorderd om het te kunnen stoppen. Verder is volgens de minister conform de Wet geluidhinder de bestaande woning van [appellante sub 34] in het akoestisch onderzoek betrokken en is ter plaatse geen sprake van geprojecteerde woningen.

59.2. Ingevolge artikel 7, derde lid, gelezen in verbinding met bijlage 1, van het tracébesluit is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de N18 op de oostelijke gevel van de woning aan de [locatie 19] op 1,5 m hoogte 54 dB en op 4,5 m en 7,5 m 57 dB.

59.3. Uit het Bijlagenrapport N18 volgt dat na de realisering van het tracé bij de woning van [appellante sub 34], zonder het treffen van geluidbeperkende maatregelen, de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal worden overschreden. In het rapport is uiteengezet dat voor cluster 27, waarvan de woning van [appellante sub 34] onderdeel uitmaakt, geluidbeperkende maatregelen niet doelmatig zijn. Voor de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde moeten volgens het Bijlagenrapport N18 hogere waarden worden vastgesteld.

59.4. De woning aan de Tesinklandenweg 53 is niet betrokken in het akoestisch onderzoek.

De minister heeft toegelicht dat de woning is aangekocht in verband met de aanleg van een fietstunnel zoals die destijds was voorzien en niet vanwege onaanvaardbare geluidhinder. [appellante sub 34] heeft dit niet gemotiveerd weersproken. Reeds hierom faalt het beroep op het gelijkheidsbeginsel.

59.5. Onder verwijzing naar hetgeen hiervoor onder 21.3 is overwogen, is de Afdeling van oordeel dat de minister in het akoestisch onderzoek terecht de geluidbelasting heeft beoordeeld van de bestaande woning van [appellante sub 34].

59.6. Gelet op het voorgaande biedt hetgeen [appellante sub 34] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de minister voor de woning van [appellante sub 34] niet de hiervoor vermelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting heeft mogen vaststellen.

60. [appellante sub 34] voert aan dat haar woning na de uitvoering van het tracébesluit niet meer goed ontsloten zal zijn. Zij stelt dat een verbindingsweg wordt aangelegd tussen de Baltinkweg en de Badweg die niet aansluit op haar perceel. Om deze verbindingsweg te kunnen bereiken zal zij over een onverharde weg moeten rijden. Zij verwacht hierbij problemen te ondervinden, zeker bij slechte weersomstandigheden.

60.1. De minister stelt dat de ontsluiting van het perceel van [appellante sub 34] niet wordt gewijzigd door het tracébesluit. Tussen de Baltinkweg en de Badweg wordt een verharde verbindingsweg aangelegd, maar de Baltinkweg zelf blijft onverhard, net als in de huidige situatie.

60.2. Gelet op detailkaart 15 van het tracébesluit voorziet het tracébesluit niet in een wijziging van de ontsluiting van de woning van [appellante sub 34]. Hetgeen zij over de ontsluiting heeft aangevoerd, kan daarom niet tot vernietiging van het tracébesluit leiden.

[appellant sub 35]

61. [appellant sub 35] betoogt dat zijn woning aan de [locatie 20] te Eibergen door het voorziene tracé slecht bereikbaar wordt. De woning is thans ontsloten op de doorgaande weg, maar zal door het tracé aan een doodlopende weg komen te liggen. Hij betoogt dat de route via de Borculoseweg via een slechte weg of via een zandpad bereikbaar is of via een omweg van 4 km. Hij betoogt dat het probleem opgelost kan worden door een zandpad van 270 m tussen de Lintveldseweg en de Oude Borculoseweg te verharderen.

61.1. De minister stelt dat de meest aangewezen route voor [appellant sub 35] naar Eibergen loopt via de Oude Borculoseweg, Molenweg of Groeneweg en de Borculoseweg of via de Oude Borculoseweg, Molenweg

en het viaduct in de Lintveldseweg. Dit is ten opzichte van de huidige situatie via de Groeneweg een extra afstand van 1,4 km, via de Molenweg 3,2 km en via de Lintveldseweg 2,6 km. Dit levert een extra reistijd van maximaal 8 minuten op. Voor langere reisafstanden levert de N18 reistijdwinst op, aldus de minister. De door Luttkveld gewenste verharding tussen de Lintveldseweg en de Oude Borculoseweg leidt tot extra verkeer tussen de Borculoseweg via de Groeneweg naar de Lintveldseweg, hetgeen ongewenst is omdat de Groeneweg hier niet geschikt voor is, aldus de minister.

61.2. De toename van de omrijtijd met maximaal 8 minuten acht de Afdeling niet zodanig dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat daaraan bij de weging van de bij het besluit betrokken belangen geen doorslaggevend gewicht toekomt. Gelet op deze beperkte omrijtijd ziet de Afdeling evenmin aanleiding voor het oordeel dat de minister het besluit niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen zonder zeker te stellen dat de weg tussen de Lintveldseweg en de Oude Borculoseweg wordt verhard.

[appellanten sub 26]

62. [appellanten sub 26] vrezen een toename van geluidhinder van de N18 na de uitvoering van het tracébesluit. Volgens hen had de minister maatregelen moeten treffen om dit te voorkomen.

62.1. De minister stelt dat de woningen van [appellanten sub 26] buiten de zone staan waarop het akoestisch onderzoek ingevolge de Wgh betrekking moet hebben.

62.2. Ingevolge artikel 74, eerste lid, aanhef en onder b, ten derde, van de Wet geluidhinder heeft een weg in buitenstedelijk gebied, bestaande uit één of twee rijstroken, een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot 250 m aan weerszijden van de weg.

62.3. Niet in geschil is dat de N18 bij Groenlo, voor zover opgenomen in het tracébesluit, een weg in buitenstedelijk gebied is die bestaat uit één of twee rijstroken als bedoeld in artikel 74, eerste lid, aanhef en onder b, ten derde, van de Wet geluidhinder. De woningen van [appellanten sub 26] staan buiten de in die bepaling aangeduide zone. Daarom hoefde de minister deze woningen niet in het akoestisch onderzoek te betrekken. Het betoog faalt.

[appellant sub 38]

63. Ter zitting heeft [appellant sub 38] zijn betoog dat zijn woon- en leefklimaat op de [locatie 21] te Haaksbergen wordt aangetast door de voorziene fietstunnel onder de Schipbeek ingetrokken.

64. [appellant sub 38] betoogt dat zijn mogelijkheden om een tweede bedrijfswoning te bouwen, worden beperkt omdat hieraan extra voorwaarden worden verbonden door de nabijheid van de weg. [appellant sub 38] heeft bezwaar tegen de locatie van de waterpartij bij de Schipbeek tegen zijn perceel aan. Hij betoogt dat dit gevaar veroorzaakt en zijn bedrijfsontwikkeling remt.

64.1. De minister stelt dat de waterpartij vanaf het eerste ontwerp al op deze locatie was gepland. De veiligheid bij de waterpartij is niet anders dan bij andere waterpartijen in de nabijheid van de Buursebeek en de Buursebeek zelf. De minister stelt dat een tweede bedrijfswoning op deze locatie thans niet is toegestaan op grond van het geldende planologische regime.

64.2. Ter zitting heeft [appellant sub 38] toegelicht dat hij in 2008 een vergunning met een vrijstelling heeft aangevraagd voor een tweede woning. Deze is volgens hem niet verleend, maar ook nooit afgewezen. Wel is meegedeeld dat zijn bedrijf nog te klein was voor een tweede bedrijfswoning en diende te groeien. Nu is het wel groot genoeg. In het nu geldende bestemmingsplan is het verkrijgen van een tweede bedrijfswoning aan strengere voorwaarden verbonden dan in 2008, aldus [appellant sub 38]. De minister heeft daartegenover gesteld dat de gemeente hem heeft meegedeeld dat er geen concrete plannen bekend zijn. Ter zitting is toegelicht dat de waterpartij naast het perceel van [appellant sub 38]

ligt, aansluitend aan de Buursebeek. [appellant sub 38] betoogt dat de gronden niet zijn eigendom zijn maar hij zijn bedrijf eventueel op deze gronden had willen uitbreiden.

64.3. [appellant sub 38] heeft niet aannemelijk gemaakt dat een tweede bedrijfswoning op zijn perceel thans planologisch mogelijk is of reeds is vergund. Het enkele betoog dat in 2008 een vergunning en vrijstelling voor een tweede bedrijfswoning is aangevraagd die nooit is afgewezen is daartoe niet voldoende. [appellant sub 38] heeft daarnaast evenmin aannemelijk gemaakt dat als gevolg van het tracébesluit de mogelijkheid voor een tweede bedrijfswoning wordt beperkt. De minister heeft zich dan ook in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat in de belangenafweging geen rekening behoefde te worden gehouden met een mogelijke tweede bedrijfswoning op het perceel van [appellant sub 38].

In hetgeen [appellant sub 38] heeft aangevoerd ten aanzien van de voorziene waterpartij ziet de Afdeling mede gelet op de reeds aanwezige Buursebeek en het feit dat de gronden waar de waterpartij is voorzien geen eigendom zijn van [appellant sub 38] geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de waterpartij niet leidt tot een zodanige vergroting van gevaar of tot een zodanige belemmering van de bedrijfsmogelijkheden van [appellant sub 38] dat de waterpartij niet op deze locatie had kunnen worden voorzien.

[appellant sub 39]

65. Ter zitting heeft [appellant sub 39] de beroepsgrond over de maximumsnelheid op de Kolenbranderweg in het akoestisch onderzoek ingetrokken.

66. [appellant sub 39] betoogt dat op de bedrijfslocatie aan de [locatie 22]-[locatie 23] door de voorziene aanpassingen van deze weg niet langer een melkveehouderij kan worden geëxploiteerd. Voor de voorziene aanpassing dienen de bedrijfswoning op [locatie 23] en drie bedrijfsgebouwen geamoveerd te worden. Hierdoor blijft aan de oostzijde van de Kolenbranderweg alleen de bedrijfswoning op [locatie 22] over. Aan de westzijde resteren de overige bedrijfsgebouwen. Voor herbouw van de te amoveren gebouwen is noch aan de oostzijde noch aan de westzijde op grond van de thans beschikbare bouwblokken voldoende ruimte, aldus [appellant sub 39]. Door de aanpassingen van de weg is een door de weg van de rest van het bedrijf gescheiden bouwblok ook niet langer wenselijk, omdat de weg moeilijker is te passeren. Daarnaast is het op het erf en de weg draaien en keren door landbouwvoertuigen en leveranciers niet langer mogelijk door de afname van de oppervlakte van het erf en de aanpassingen van de weg en de bestaande ontsluiting. [appellant sub 39] heeft dit onderbouwd met het rapport "Analyse toekomstige verkeerssituatie [appellant sub 39], onderzoeksresultaten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en geluid" van Witteveen+Bos van 19 februari 2014. De conclusies van dit rapport over de bereikbaarheid zijn dat het tracébesluit tot gevolg heeft dat voor de maatgevende voertuigen voor de huidige bedrijfsvoering het erf via de nieuwe inrit niet meer bereikbaar is en dat de verkeersbewegingen op het erf binnen de bestaande verhardingsgrenzen niet meer mogelijk zijn. Over de verkeersveiligheid wordt geconcludeerd dat veiligheidsrisicos kunnen optreden door de inrit van het bedrijf.

Het gemeentebestuur van de gemeente Haaksbergen heeft [appellant sub 39] desgevraagd laten weten geen medewerking te willen verlenen aan uitbreiding van het bouwblok aan de westelijke zijde in verband met de plannen voor het industrieterrein Stepelerveld op de aangrenzende gronden. Het gemeentebestuur heeft tevens laten weten dat zij niet weten of binnen het bouwblok binnen het huidige planologische regime nog ruimte voor nieuwe gebouwen bestaat.

[appellant sub 39] betoogt dat gelet op het voorgaande overgegaan dient te worden tot volledige onteigening en verplaatsing van zijn bedrijf.

66.1. De minister stelt dat het noodzakelijk is om voor het tracé delen van de agrarische grond, het agrarisch bouwkwavel en de bedrijfswoning en bedrijfsgebouwen van [appellant sub 39] te verwerven. Hij stelt dat de grond wordt verworven tegen volledige schadeloosstelling en op grond van artikel 14 van het tracébesluit een verzoek tot schadeloosstelling kan worden gedaan. Daarnaast wordt in verband met het

tracébesluit en andere planologische ontwikkelingen, waaronder het bedrijventerrein Stepelerveld, overleg gevoerd over verplaatsing van het bedrijf. De minister erkent dat het gemeentebestuur heeft aangegeven niet mee te werken aan uitbreiding van bebouwing die buiten de huidige planologische mogelijkheden valt. De minister geeft aan dat hij nog moet onderzoeken of dit gevolgen heeft voor de mogelijkheid tot herbouw van de bedrijfsgebouwen ter plaatse.

In het tracébesluit zijn voor beide delen van het bedrijf ontsluitingen opgenomen. Volgens de minister wordt de Kolenbranderweg niet zodanig druk dat oversteken niet meer mogelijk is voor landbouwvoertuigen.

66.2. Het bedrijf is momenteel gelegen aan twee zijden van de Kolenbranderweg. De bedrijfswoningen [locatie 22] en [locatie 23] en drie bedrijfsopstallen liggen aan de oostzijde van de weg en aan de westzijde liggen onder andere de ligboxenstallen, de mestopslag en de kuilplaten. Nabij het bedrijf van [appellant sub 39] wordt een ongelijkvloerse kruising van de Kolenbranderweg met de N18 gerealiseerd. Hiertoe wordt de Kolenbranderweg ter hoogte van het bedrijf aangepast, waarbij een vrij liggend fietspad en een ontsluiting voor het westelijk deel van het bedrijf van [appellant sub 39] wordt gerealiseerd. De bedrijfswoning op [locatie 22] en twee naastgelegen bedrijfsopstallen dienen als gevolg van het tracé te worden geamoveerd.

66.3. De minister heeft erkend dat onduidelijk is of het planologisch mogelijk is de te amoveren opstallen te herbouwen. De minister heeft daarnaast de conclusies in het rapport van Witteveen+Bos, dat als gevolg van het tracébesluit de bedrijfsgebouwen niet meer bereikbaar zijn en onvoldoende manoeuvreerruimte resteert voor voertuigen ten behoeve van de bedrijfsvoering, niet gemotiveerd bestreden. De minister heeft gelet op het voorgaande bij de vaststelling van het tracébesluit onvoldoende inzicht geboden of het voor [appellant sub 39] mogelijk is zijn bedrijf ter plaatse voort te zetten.

De conclusie is dat het besluit van 20 augustus 2013 in zoverre is genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

[appellant sub 40]

67. [appellant sub 40] kan zich niet verenigen met de vastgestelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van haar woning aan de [locatie 24] te Rietmolen. Zij betoogt dat de minister meer maatregelen had moeten nemen om de geluidbelasting op haar woning te beperken. Voor zover de minister van mening is dat dergelijke maatregelen te veel kosten, is dit niet inzichtelijk gemaakt, aldus [appellant sub 40].

67.1. De minister stelt dat in het Bijlagenrapport N18 is beschreven waarom zowel bron- als overdrachtsmaatregelen voor de woning van [appellant sub 40] niet doelmatig zijn.

67.2. Ingevolge artikel 7, derde lid, gelezen in verbinding met bijlage 1, van het tracébesluit is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de N18 op de woning aan de [locatie 24] op zowel de zuidelijke als de westelijke gevel op 7,5 m hoogte 49 dB.

67.3. Uit het Bijlagenrapport N18 volgt dat na de realisering van het tracé bij de woning van [appellant sub 40], zonder het treffen van geluidbeperkende maatregelen, de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal worden overschreden. In het rapport is verder uiteengezet dat voor de woning van [appellant sub 40], die tussen clusters 17 en 18 staat, te weinig reductiepunten beschikbaar zijn voor tweelaags ZOAB of een geluidscherm en dat geluidbeperkende maatregelen om deze reden niet doelmatig zijn. Voor de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde moeten volgens het Bijlagenrapport N18 hogere waarden worden vastgesteld.

Het Bijlagenrapport N18 gaat wat betreft de beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen uit van de op grond van artikel 87d, vijfde lid, van de Wet geluidhinder

vastgestelde Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Zoals hiervoor is weergegeven, zijn de resultaten van deze beoordeling voor de woning van [appellant sub 40] vermeld in het Bijlagenrapport N18. De minister heeft dan ook voldoende inzichtelijk gemaakt waarom geluidbeperkende maatregelen voor de woning van [appellant sub 40] niet financieel doelmatig zijn.

68. [appellant sub 40] voert verder aan dat haar woning na de realisering van het tracé aan een doodlopende weg komt te liggen. Dit brengt met zich dat de verbindingsweg tussen het perceel van [appellant sub 40] en het Lankheterbos, waar zij met haar paarden naartoe pleegt te rijden, vervalt. [appellant sub 40] stelt dat zij een alternatief voor de afsluiting van de Munsterjansdijk heeft aangedragen, maar dat de minister hier niet op heeft gereageerd.

68.1. De minister stelt dat hij in de zienswijze van [appellant sub 40] geen alternatief heeft aangetroffen.

68.2. In de zienswijze van [appellant sub 40] is geen alternatief voor de afsluiting Munsterjansdijk naar voren gebracht, zodat de minister daarmee geen rekening kon houden. Voor zover [appellant sub 40] erop wijst dat zij na realisering van het tracé aan een doodlopende weg komt te wonen, bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid een zwaarder gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die zijn gemoeid met de realisering van het tracé dan aan het belang van [appellant sub 40]. Daarom faalt het betoog.

#### Financiële gevolgen

69. [appellant sub 9] en [appellant sub 23] vrezen voor waardedaling van hun woningen. [appellant sub 5], [appellant sub 8], [appellant sub 13], [appellant sub 15], [appellant sub 24], [appellant sub 29], [appellant sub 30], [appellant sub 32] en [appellant sub 33] vrezen bedrijfsschade.

[appellant sub 24] betoogt dat voor de noodzakelijke verplaatsing van zijn automobielbedrijf en woning een vergelijkbare locatie en een vergelijkbaar woongenot moeten worden gegarandeerd, waarbij eenzelfde dienstverlening mogelijk is. Voor zover dat niet mogelijk is, dient een passende schadevergoeding te worden gegeven. Hij heeft thans een zichtlocatie aan een doorgaande weg met een naastgelegen woning met een landelijke sfeer en omgeving. Doordat de woning naast het bedrijf staat, is [appellant sub 24] flexibel in de breng- en haaltijden van autos. Hij betoogt dat in de onderhandelingen over de verkoop van de gronden van het bedrijf en de woning en de schadeloosstelling onvoldoende rekening wordt gehouden met bovengenoemde factoren. [appellant sub 33] betoogt dat bij de verwerving van de voor het tracé benodigde gronden ten onrechte geen rekening wordt gehouden met het feit dat deze voor het trainen van de paarden worden gebruikt. De gronden worden ten onrechte als bosgrond aangemerkt. [appellant sub 15] betoogt dat deze percelen in de ruilverkaveling vanwege de gunstige ligging aan hem zijn toegedeeld. De gunstige ligging wordt nu teniet gedaan, maar de op deze ligging gebaseerde ruilverkavelingskosten veranderen niet. [appellant sub 8], [appellant sub 5] en [appellant sub 32] betogen dat de minister de mogelijke schade niet af kan doen met de opmerking dat in vergoeding van de schade wordt voorzien, nu uit de onderhandelingen over de schadevergoeding en aankoop van de gronden blijkt dat de schadevergoeding te laag is of niet bij de aankoop van de gronden vergoed wordt.

69.1. De minister stelt dat de vergoeding van de verschillende schadeposten onderdeel uitmaakt van de onderhandelingen over de aankoop van de gronden. Daarnaast en voor zover geen gronden worden aangekocht verwijst de minister naar artikel 14 van het tracébesluit waarin vergoeding van de waardedaling overeenkomstig de nadeelcompensatieregeling Verkeer en Waterstaat 1999 geregeld is.

69.2. Ingevolge artikel 14 van het tracébesluit kent de minister indien een belanghebbende ten gevolge van het tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, op grond van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

Ter invulling van het gestelde in artikel 22 eerste lid van de Tracéwet, is ter zake de "Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999" van toepassing, met uitzondering van artikel 2 eerste lid van voornoemde regeling. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.

69.3. De Afdeling is van oordeel dat, voor zover de schade die [appellant sub 5], [appellant sub 8], [appellant sub 9], [appellant sub 13], [appellant sub 15], [appellant sub 23], [appellant sub 24], [appellant sub 29], [appellant sub 30], [appellant sub 32] en [appellant sub 33] lijden niet geheel in het kader van de toekenning van een schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet voor vergoeding in aanmerking komt, ten aanzien van de eventuele resterende schade niet kan worden gezegd dat de minister bij de vaststelling van het tracébesluit niet in redelijkheid heeft kunnen volstaan met een verwijzing naar de nadeelcompensatieregeling in artikel 14 van het tracébesluit.

Het betoog van [appellant sub 5], [appellant sub 8], [appellant sub 9], [appellant sub 13], [appellant sub 15], [appellant sub 23], [appellant sub 24], [appellant sub 29], [appellant sub 30], [appellant sub 32] en [appellant sub 33] dat het de vraag is of de schaderegeling en de schadeloosstelling in het kader van de Onteigeningswet voorzien in een volledige vergoeding van de door hen gestelde schade, of de schadeloosstelling correct wordt vastgesteld, valt buiten het bereik van deze procedure, omdat bij die vraag het niet gaat om de vaststelling van het tracébesluit, maar over de wijze waarop de gestelde schade wordt behandeld.

#### Conclusie

70. Met het oog op een spoedige beslechting van het geschil zal de Afdeling de minister op de voet van artikel 8:51d van de Awb opdragen om binnen 12 weken na verzending van de uitspraak alsnog te onderzoeken wat de gevolgen van het tracébesluit zijn voor de mogelijkheden om het bedrijf van [appellant sub 39] aan de [locatie 22] en [locatie 23] te Haaksbergen voort te zetten. De minister dient daartoe met inachtneming van hetgeen in 66.3 is overwogen, alsnog te onderzoeken wat de gevolgen van het tracébesluit zijn voor de bedrijfsbelangen van [appellant sub 39] en aan te geven op welke wijze deze worden meegewogen, dan wel het bestreden besluit, zonder dat daarbij toepassing behoeft te worden gegeven aan afdeling 3.4 van de Awb, te wijzigen door vaststelling van een ander besluit. In het laatste geval dient de minister het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken.

#### Proceskosten

71. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en de vergoeding van het betaalde griffierecht.

#### Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

draagt de minister van Infrastructuur en Milieu op om binnen 12 weken na de verzending van deze tussenuitspraak:

1. met inachtneming van overweging 66.3 het besluit van 20 augustus 2013 te herstellen;
2. de Afdeling de uitkomst daarvan mede te delen en een eventueel gewijzigd besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken.

Aldus vastgesteld door mr. Th.G. Drupsteen, voorzitter, en mr. J. Hoekstra en mr. J. Kramer, leden, in tegenwoordigheid van mr. R.R. Jacobs, griffier.

w.g. Drupsteen w.g. Jacobs  
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 1 oktober 2014

717-725.