

N35 Nijverdal - Wierden

**Deelrapport Landschap, Cultuurhistorie, Ruimtelijke kwaliteit en vormgeving
t.b.v. MER / OTB**



Opdrachtgever: Rijkswaterstaat Programma's, Projecten en Onderhoud (Oost-Nederland)
Postbus 9070
6800 ED Arnhem

projectnummer 409201
revisie 01
23-10-2017

Inhoudsopgave

	Pag.		Pag.
1. Inleiding	5	6. Landschapsplan	48
1.1 Het kader OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden		6.1 Inleiding	
1.2 Leeswijzer		6.2 Wegontwerp en hiërarchie knooppunten	
2. Onderzoeksmethode en wet- en regelgeving	7	6.3 Landschappelijke aansluiting op omgeving	
2.1 Rijksbeleid		6.4 Ecologische verbindingen en compensatie	
2.2 Provinciaal beleid Overijssel		6.5 Integratie natuur en landschap in landschapsplan	
2.3 Gemeentelijk beleid		6.6 Waterafvoer en waterberging	
2.4 Beoordelingscriteria		6.7 Geluidweringen	
2.5 Scoringsmethodiek		6.8 Vormgeving kunstwerken	
3. Huidige situatie en autonome ontwikkeling	17	6.9 Sociale veiligheid en kunstwerken	
3.1 Historie van het landschap		6.10 Verlichting	
3.2 Historie van de weg in het landschap		6.11 Visie op beheer en onderhoud	
3.3 Huidige situatie van de weg in het landschap		7. Maatregelen en effectbeoordeling	68
3.4 Huidige situatie per deelgebied		8. Conclusies en aanbevelingen	72
3.5 Autonome ontwikkelingen		Bronvermelding	
4. Onderzoeksresultaten effecten	37	Bijlage 1: Landschapsplan legenda en 9 bladen	
4.1 Ontwerp N35		1.1 Legenda	
4.2 Effectbeschrijving Cultuurhistorie		1.2 Omgeving Kruidenlaan	
4.3 Effectbeschrijving Landschap		1.3 Baron van Sternbachlaan	
4.4 Effectbeschrijving Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving		1.4 Aansluiting Burg. H. Boersingel	
5. Uitgangspunten landschappelijke inpassing	41	1.5 Ecoduct en ecozone	
5.1 Hoofduitgangspunten visie N35		1.6 Omgeving Dwarsdijk	
5.2 Basisprincipes landschappelijke inpassing N35		1.7 Omgeving Vossenbosweg	
5.3 Vormgeving kunstwerken en geluidweringen		1.8 Aansluiting Wierden-West	
		1.9 Omgeving Spoor-Stegeboersweg	
		1.10 Aansluiting Wierden-Zuid	

1 Inleiding

Het voorliggende rapport betreft het deelrapport Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving ten behoeve van het milieueffectrapport (MER) en Ontwerp-Tracébesluit (OTB) N35 Nijverdal – Wierden. Deze rapportage beschouwt voor deze aspecten de optredende effecten, toetst deze (indien van toepassing) aan de vigerende wet- en regelgeving en geeft aan in hoeverre mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig zijn. Daarnaast is in dit deelrapport ook het Landschapsplan voor de inpassing van de N35 in de omgeving opgenomen.

1.1 Het kader: OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden

Ten behoeve van een volwaardige schakel tussen de stedelijke-economische centra Zwolle – Kampen en Twente heeft het Rijk in de Mobiliteitsaanpak de ambitie uitgesproken om op termijn de N35 te laten functioneren als een regionale stroomweg (maximum toegestane snelheid 100 km/uur). Hierbij is de ambitie de weg op te waarderen naar twee rijbanen met twee rijstroken en met ongelijkvloerse aansluitingen. Tussen Nijverdal en Wierden is de weg nog niet als zodanig ingericht. Momenteel is de weg ingericht als een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur, met één rijbaan met twee rijstroken (geen fysieke rijbaanscheiding) en gelijkvloerse kruispunten en oversteken. De komende jaren zal de hoeveelheid verkeer toenemen waardoor de verkeersafwikkeling zal verslechteren en tijdens de spitsen zonder maatregelen vertraging zal ontstaan. De doelstelling is op de N35 Nijverdal – Wierden de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren.

In de periode 2011 – 2015 heeft het Rijk in samenwerking met de regionale overheden een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de aanpassing van de N35 Nijverdal – Wierden. In de verkenning is een

noordvariant (een bundeling van de N35 langs het spoor), vergeleken met een zuidvariant (een verbreding van de bestaande N35). Voor beide varianten is in Nijverdal zowel een gelijkvloerse oplossing (met twee gelijkvloerse aansluitingen) als een ongelijkvloerse oplossing (met één ongelijkvloerse kruising en één ongelijkvloerse aansluiting) onderzocht. Op basis van de verkenning heeft de minister in maart 2015 in nauw overleg met de regionale overheden een voorkeursalternatief vastgesteld voor de N35 Nijverdal – Wierden. Dit betreft de noordvariant met bij Nijverdal een ongelijkvloerse kruising en een ongelijkvloerse aansluiting. Deze keuze is in september 2015 gepubliceerd in de Kennisgeving over het voornemen om een MER op te stellen. Gelijktijdig met het opstellen van het MER is het OTB opgesteld.

De scope van het voorkeursalternatief dat is uitgewerkt in het OTB/MER, is globaal in de onderstaande figuur aangeduid.



Figuur 1.1: Voorkeursalternatief ter uitwerking in het OTB/MER

Het voorkeursalternatief betreft een autoweg met twee rijbanen met twee rijstroken en een maximum toegestane snelheid van 100 km/ uur. Het traject krijgt twee aansluitingen: de ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/ 't Lochter (bij de Burgemeester H. Boersingel) in Nijverdal en de

ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Wierden-West bij Wierden. Daarnaast kruist de N35 de Baron van Sternbachlaan in Nijverdal ongelijkvloers.

In het project wordt het ecoduct uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering tussen het Wierdense Veld en het Notterveld meegenomen. Het ecoduct kruist onder andere de N35 en de spoorlijn Zwolle-Almelo. De bestaande gelijkvloerse kruispunten van de N35 met de Schapendijk/ Westerveenweg en de Nottermorsweg/ Vossenbosweg worden vervangen door nieuwe tunnels onder de N35 die aansluiten op de bestaande tunnels onder het spoor. In het OTB/MER worden (indien relevant) tevens de saneringsmaatregelen vanuit het Meerjarenprogramma Geluidsanering meegenomen.

Aan de westzijde sluit het tracé ter hoogte van km 34,8 aan op het Combiplan Nijverdal met twee rijbanen met één rijstrook en een maximum toegestane snelheid van 80 km/uur. Het tracé loopt ten oosten van het ecoduct zo dicht mogelijk langs de spoorlijn Zwolle-Almelo. Vanaf het waterwingebied Wierden buigt het tracé af naar het tracé van de bestaande N35 en volgt dit tracé tot aan de aansluiting Wierden. Aan de oostzijde sluit het tracé bij de bestaande aansluiting Wierden ter hoogte van km 42,6 aan op de bestaande A35.

In de omgeving van de N35 Nijverdal – Wierden spelen andere ontwikkelingen. Het project heeft onder andere raakvlakken met de aanpassing van het waterwingebied, de realisatie van fietssnelweg F35 en de ontwikkeling van 't Lochter III. Deze ontwikkelingen vallen buiten de scope van de aanpassing van de N35 Nijverdal – Wierden en doorlopen hun eigen procedures.

Het voorkeursalternatief voor de N35 Nijverdal - Wierden is in het OTB/MER nader uitgewerkt. Hierbij zijn de effecten van de aanpassingen aan de weg onderzocht en zijn de exacte aanpassingen aan de weg met de benodigde mitigerende en compenserende maatregelen beschreven.

1.2 Leeswijzer

De voorliggende rapportage gaat in op de aspecten Landschap, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit en Vormgeving ten behoeve van het MER en OTB N35 Nijverdal – Wierden. Deze rapportage is als volgt opgebouwd.

- Hoofdstuk 1 omvat de inleiding op de nieuw te ontwikkelen N35 en de inkadering in de bredere context van het totale Ontwerp Tracébesluit en Milieueffectrapport (OTB / MER).
- Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de wettelijke kaders en het beleid op diverse niveaus voor de thema's van dit deelrapport. Ook gaat ze in op de beoordelingssystematiek van de effecten.
- Hoofdstuk 3 schetst de ontstaansgeschiedenis van het gebied, de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Ze gaat daarbij in op de diverse aanwezige waarden.
- Hoofdstuk 4 beschrijft welke effecten optreden naar aanleiding van de aanleg van de N35 ten opzichte van de referentiesituatie.
- In hoofdstuk 5 wordt vanuit het bestaande beleid een integrale visie met uitgangspunten ontwikkeld voor de landschappelijke inpassing van de N35.
- Hoofdstuk 6 laat het Landschapsplan zien dat ontwikkeld is op basis van de visie, in afstemming met de Klanteisen specificaties (KES). In het landschapsplan is aanvullend op het wegontwerp rekening gehouden met inpassende maatregelen vanuit natuur, landschap, cultuurhistorie, ruimtelijke kwaliteit en vormgeving, geluid en water.
- Hoofdstuk 7 geeft met inbegrip van mitigerende en compenserende maatregelen de beoordeling van de effecten van het ingepaste Ontwerp.
- Hoofdstuk 8 benoemt tenslotte de conclusies en aanbevelingen.

2 Onderzoeksmethode en wet- en regelgeving

In het MER en het OTB dient rekening gehouden te worden met het bestaande beleid en wet- en regelgeving voor landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit en vormgeving. Dit hoofdstuk geeft een analyse van vigerende wetgeving en beleid over deze onderwerpen. Op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau is het relevante beleid voor deze onderwerpen in woord en beeld weergegeven.

Vervolgens zijn de beoordelingscriteria t.b.v. MER benoemd en de scoringsmethodiek (bepalen klassegrenzen o.b.v. 7-puntsschaal voor elk criterium).

2.1 Rijksbeleid

Wettelijk kader en beleid landschap

Voor de (wijze van) landschappelijke inpassing is geen wettelijk kader. Wel is er beleid ten aanzien van inpassing (landschap), ruimtelijke inrichting en vormgeving.

Europese Landschapsconventie

De Europese Landschapsconventie (Conventie van Florence, 2000) is een verdrag van de Raad van Europa. Nederland heeft de conventie in 2005 ondertekend en geratificeerd. Met de ondertekening van de conventie erkennen lidstaten de grote culturele, identiteitsbepalende waarde van landschap op zowel lokaal als Europees niveau. De conventie strekt zich uit tot alle

landschappen. De conventie beschrijft de maatregelen die Nederland zal nemen om landschap te behouden, te beheren en te ontwikkelen. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, beschrijft het ruimtelijk beleid op rijksniveau. Voor landschap en cultuurhistorie is nationaal belang 10 relevant: ruimte voor behoud en versterking van (inter-)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten. Op basis van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten heeft het Rijk in het verleden een selectie gemaakt van twintig 'Nationale landschappen'. Deze landschappen weerspiegelen samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Het Rijk laat het beleid ten aanzien van landschap op land over aan provincies en wil provincies meer ruimte geven bij de afweging tussen verstedelijking en landschap, om zo meer ruimte te laten voor regionaal maatwerk.

Het plangebied N35 Nijverdal – Wierden maakt geen deel uit van een Nationaal Landschap. Voor het plangebied is dan ook geen specifiek beleid vanuit het Rijk van toepassing. Het rijk voert wel specifiek beleid op het Natuurnetwerk Nederland. Dit beleid komt aan bod in het deelrapport natuur.

Wettelijk kader en beleid Cultuurhistorie

Visie Erfgoed en ruimte (2012)

Het beleid voor cultuurhistorie is beschreven in de Visie Erfgoed en Ruimte. Kern van deze visie is cultuurhistorie te zien als kans en factor in ruimtelijke ontwikkelingen. De Modernisering Monumentenzorg is ingezet in 2009 en gericht op meewegen van cultuurhistorische belangen in ruimtelijke ordening. Dit is per 1 januari 2012 vertaald in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Erfgoedwet (2016)

Sinds 1 juli 2016 is de nationale wet- en regelgeving voor het culturele erfgoed

samengebracht in de Erfgoedwet 2016. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologische waarden en de van Rijkswegge beschermde monumenten. Het gaat daarbij om oude gebouwen, historische stads- en dorpsgezichten, historische landschappen en archeologische objecten. Hiervoor was dit geregeld in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007) en de Monumentenwet 1988. Uitgangspunt is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden op de oorspronkelijke plaats (in situ), dat wil zeggen in het bodemarchief. Als behoud niet mogelijk is, moet er voor worden zorg gedragen dat de informatie die in de bodem zit niet verloren gaat. Dit houdt een onderzoeksverplichting in, die kan leiden tot een volledige, wetenschappelijke opgraving van de aanwezige resten. Om behoud op de oorspronkelijke plaats als prioriteit te stellen, wordt gestreefd naar het volwaardig meewegen van het archeologisch belang in planologische besluitvormingsprocessen door dit aspect al vanaf het begin bij de planvorming te betrekken.

2.2 Provinciaal beleid Overijssel

Omgevingsvisie Overijssel, juli 2017

De N35 wordt in de omgevingsvisie Overijssel 2017 aangemerkt als te ontwikkelen regionale stroomroute / autoweg.

Uitgangspunten voor het ontwerp van autowegen zijn onder andere; een integrale verbetering van de bereikbaarheid, bijdragen aan de afwisseling en herkenbaarheid van de omgeving, aansluiten bij de omgeving en barrières opheffen voor water, mens, plant en dier. En tot slot op- en afritten gebruiken om het contrast tussen dynamische en luwe gebieden te vergroten.

De omgevingsvisie onderscheidt in haar benadering vier lagen;

1. de natuurlijke laag met de ondergrond
2. het agrarisch cultuurlandschap

3. de stedelijke laag
4. de laag van de beleving



Figuur 2.1 Omgevingsvisie Overijssel 2017: Ontwikkelingsperspectieven



In de natuurlijke laag staat behoud en ontwikkeling van de ondergrond en een samenhangend natuurnetwerk centraal. In de gebiedsuitwerkingen zijn onder andere de stuwwal, het hoogveenlandschap en de dekzandvlakte nader beschreven. In de dekzandvlakte is het beleefbaar maken van hoogteverschillen een uitgangspunt bij ontwikkelingen. In dit deelrapport zijn de beschrijvingen van de landschappen opgenomen in Hoofdstuk 3 onder de huidige situatie. Het natuurnetwerk strekt zich in het plangebied uit over het Reggedal, het Wierdense Veld en de omgeving van landgoed Notterveld ten

oosten van het uit te breiden industrieterrein 't Lochter bij Nijverdal en ten zuiden van de N35.

In het plangebied komen drie benaderingen voor van het agrarisch cultuurlandschap. Het ontwikkelingsperspectief voor agrarisch ondernemen in een grootschalig cultuurlandschap betreft het centrale deel tussen Nijverdal en Wierden. Dit wordt omgeven door het ontwikkelingsperspectief Wonen en werken in een kleinschalig mixlandschap met een diversiteit aan functies. Tot slot is de omgeving van Wierden ten noorden van de N35 aangewezen als stads- en dorpsrandgebied. De stads- en dorpsrandgebieden vormen de overgang tussen de Stedelijke en de Groene Omgeving, en zijn daarmee zowel entree van de stad als verbinding naar het buitengebied. Het vormgeven als entree van zowel de Groene als de Stedelijke Omgeving is een belangrijk kwaliteitsdoel. De landschapstypen die gebaseerd zijn op het agrarisch gebruik zijn uitgewerkt in de gebiedskenmerken. In dit rapport is de beschrijving van de agrarische landschapstypen opgenomen onder Hoofdstuk 3 over de huidige situatie. In het jonge heide- en broekontginningenlandschap op de dekzandvlakte dienen nieuwe ontwikkelingen een bijdrage te leveren aan lineaire structuren. In het Essenlandschap op de stuwwal rond Wierden dient een nieuwe ontwikkeling het landschappelijk raamwerk te versterken.

In de stedelijke laag komt de uitbreiding van Nijverdal met bedrijventerrein 't Lochter III naar voren. In de laag van de beleving wil de provincie de cultuurhistorie als inspiratie gebruiken. Initiatieven in de Groene Omgeving wil ze onder andere verbinden aan versterking van de bestaande landgoederenstructuur in Overijssel. Met name in de stadsrandgebieden en in en aan de randen van de Zone Ondernemen met Natuur en Water is ruimte voor nieuwe landgoederen en/of de landgoedaanpak.



*Figuur 2.2 Omgevingsvisie Overijssel 2017; Historische landgoederen (*) en historisch wegen (--)*

2.3 Gemeentelijk beleid

Vigerend bestemmingsplan plangebied

Het plangebied valt grotendeels onder de gemeente Wierden en daarmee ook onder het vigerende bestemmingsplan Wierden Buitengebied 2009. Het westelijk deel valt onder het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Nijverdal. De gemeente Wierden heeft diverse beleidsdocumenten opgesteld die kaderstellend zijn voor de ontwikkelingen in het buitengebied (Landschapontwikkelingsplan, Welstandsnota Gemeente Wierden, Beeldkwaliteitsplan LOG's Wierden). Figuur 2.3 toont de kaart met bestemmingen voor het plangebied. Het witte vlak ten oosten van Nijverdal en ten zuiden van de N35 valt onder het vigerende bestemmingsplan Bedrijventerrein 't Lochter 3. Dit gebied met akkerland zal worden gebruikt voor uitbreiding van het aangrenzende bedrijventerrein 't Lochter 1.



Figuur 2.3. Bestemmingen plangebied (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Het bestemmingsplan benoemt boerderijen als karakteristiek voor de gemeente en daarmee vanuit cultuurhistorisch oogpunt waardevol. De streekeigen bebouwing bepaalt in belangrijke mate het beeld van het buitengebied. Door stichting het Oversticht zijn de karakteristieke panden in het buitengebied geïnventariseerd: zowel hoofgebouw (woning/boerderij) als bijgebouwen (stallen). De karakteristieke panden in of grenzend aan het plangebied zijn opgenomen in tabel 2.1.

Het doel van de gemeente Wierden is om deze streekeigen karakteristieken in het buitengebied te behouden en zo mogelijk sloop van waardevolle panden te voorkomen.



Figuur 2.4. Voorbeeld karakteristiek pand Nijverdalsestraat 100

Tabel 2.1. Karakteristieke panden (Bron: Streekplan Overijssel)

Adres	Beschrijving
Nijverdalsestraat 100 Wierden	Hallehuis, ligging is karakteristiek, streekeigen details.
Ten Cateweg 22 Wierden	Hallehuis, ligging bij N weg, mooi hoofdvolume, aardige architectonische details. Bijgebouwen zijn niet karakteristiek.

Natuurwaarden

Het bestemmingsplan richt zich op de bescherming van de aanwezige waarden in het gebied. Waarden komen dan ook terug in de hoofdbestemmingen en daaraan gekoppelde bouw-, ontwikkelings- en gebruiksmogelijkheden; daarnaast worden waarden beschermd via het stelsel van aanlegvergunningen. Het plangebied tussen Nijverdal en Wierden kent veel en verschillende natuurwaarden. Ten noorden van de N35 ligt het Wierdense veld als waardevol natuurgebied bestempeld door gemeente Helledoorn en gemeente Wierden in bestemmingsplannen Wierden Buitengebied 2009 en Bedrijventerrein 't Lochter

III. Voor het essenlandschap liggen deze natuurwaarden voornamelijk langs de beken. Het kampenlandschap heeft een waardevolle afwisseling van bospercelen, weidegronden, reliëf en flora en fauna. In het ontginningslandschap tussen Nijverdal en Wierden liggen de natuurwaarden ook bij de verschillende landschapselementen (sloten, houtwallen, bomen, weilanden). Door de bestaande natuurgebieden en bossen positief te bestemmen is verkleining van het bosareaal in principe niet mogelijk. De bestemming Bos heeft een veelzijdige doelstelling. Dit betekent dat de bossen zowel een functie hebben voor landschap, cultuurhistorie, natuur, bosbouw en recreatie. Behalve de bescherming hecht de gemeente aan de ontwikkeling van ecologische en landschappelijke waarden. Het beleid hiervoor staat beschreven in het Landschapsontwikkelingsplan: een gemeentelijk beleidsplan met als doel het waarborgen van het behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het Wierdense landschap.

Overig gemeentelijk beleid

Gemeente Wierden

Zoals eerder vermeld valt het plangebied grotendeels onder de gemeente Wierden. De gemeente Wierden heeft een aantal beleidsnotities dat al nader is uitgewerkt en binnen de reikwijdte van het Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving van de provincie valt, te weten:

1. Beleid Rood voor rood met gesloten beurs
Hoofddoel van het Rood voor rood-beleid is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit: Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ter plekke moet blijken uit een aanzienlijke reductie van het bouwoppervlak en volume en uit een goede landschappelijke en architectonische inpassing.
2. Beleidsnotitie Nieuwe Landgoederen

Uitgangspunt bij een nieuw landgoed is dat er 30% bos/natuur wordt gerealiseerd. De maatschappelijke meerwaarde wordt gevonden in het versterken van landschap, ecologische- en groenstructuren, recreatieve structuur en medegebruik, bijdrage aan plattelandsvernieuwing, meer belevingswater en retentiemogelijkheden (de ruimtelijke kwaliteit).

3. Beleid Vrijkomende Agrarische Bedrijfsbebouwing

Dit beleid is gericht op het bieden van (verantwoorde) ruimte aan ontwikkelingen die de sociale en economische kwaliteit van het landelijk gebied vergroten zodat de resterende economische waarde van leeggekomen schuren kan worden benut voor nieuwe activiteiten, waarbij tevens de ruimtelijke (landschappelijke) kwaliteit wordt verbeterd.

Daarnaast zijn de gemeentelijke monumenten in gemeente Wierden volgens de monumentenverordening 2010 vastgelegd in een gemeentelijke monumenten lijst en moet aantasting van deze monumenten voorkomen worden. Zonder een omgevingsvergunning is het niet mogelijk een krachtens een verordening aangewezen monument te slopen, te verstoren, te verplaatsen of in enig opzicht te wijzigen of te herstellen, te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze waarop het wordt ontsierd of in gevaar wordt gebracht.

De gemeente Wierden heeft geen bomenbeleidsplan. In de bomenverordening staat beschreven dat het verboden is zonder omgevingsvergunning van het bevoegd gezag een boom en/of een houtopstand te vellen of te doen vellen.

In de Dorpsrandvisie van de gemeente Wierden uit 2014 is de zone ten westen van Wierden aangegeven als de Landschapszone. De bebouwing van het buitengebied loopt hier langzaam over in de kern van Wierden. Ook is er veel micro reliëf. Het versterken van de groene structuren van het essenlandschap staat hier centraal evenals het verbeteren van de identiteit en samenhang van de entree vanaf de N35 richting Wierden.

Gemeente Hellendoorn

In de strategische visie van gemeente Hellendoorn wordt de opwaardering van de N35 tot autoweg gezien als een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van het gebied. Bereikbaarheid van de toeristische trekpleisters in de gemeente Hellendoorn vraagt speciale aandacht omdat de leefbaarheid in de kernen en de natuurwaarden van het landschap voorop blijven staan en soms op gespannen voet staat met infrastructurele aanpassingen. Daar waar bij afwegingen de keuze valt op infrastructuur zal er landschappelijke compensatie plaatsvinden.

In omgevingsvisie Natuurlijk Avontuurlijk van de gemeente Hellendoorn worden de natuurlijke en aardkundige waarden van het buitengebied gebied bepalend genoemd voor de onderscheidende identiteit van de gemeente Hellendoorn. Het is een uitdaging de waarden in dit gebied nog beter te benutten en gelijktijdig te versterken. De rust, ecologische en cultuurhistorische waarden van het buitengebied moeten behouden en versterkt worden. De verstoring veroorzaakt door de N35 zal tot een minimum beperkt moeten worden voor het natuurlijke buitengebied. In de gebiedsvisie Nijverdal aan de Regge wordt het opwaarderen van natuurwaarden benadrukt. In de ecologische zones in het plangebied ten oosten van Nijverdal zullen loslopende honden en struinende mensen vermeden worden.

Ook de gemeente Hellendoorn werkt niet met een bomenbeleidsplan. Bij het kappen van bomen ten behoeve van de verbreding van de N35 geldt een kapverordening waarin staat dat het zonder vergunning van het bevoegd gezag verboden is buiten de bebouwde kom een niet-gemeentelijke houtopstand met een diameter van 30 cm of meer (te meten op 1.30 meter boven maaiveld) en bomen die in het kader van een herplantplicht zijn geplant te vellen of te doen vellen. In het landelijk register van monumentale bomen is te zien dat in het plangebied geen monumentale bomen aanwezig zijn (<http://bomen.meetnetportaal.nl/source/index.php>).

2.4 Beoordelingscriteria

In dit deelrapport wordt het nieuwe tracé van de N35 op de volgende onderwerpen beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Cultuurhistorie:

- Historische geografie; kwaliteit en ruimtebeslag cultuurhistorisch waardevol gebied, beleving cultuurhistorisch waardevol gebied.
- Historische lijnen; oude wegen.
- Historische stedenbouwkunde; kwaliteit en aantasting monumenten en karakteristieke panden, beleving monumenten.

Landschap:

- Vlakken; verandering leesbaarheid van de landschapskarakteristiek, herkenbaarheid verschillende landschappen/ stedenbouwkundige patronen, aantasting uitzichten.
- Lijnen; doorsnijding van landschapsstructuren, laanbeplantingen, lintbebouwing, watergangen.
- Punten; toe- of afname aanwezigheid en zichtbaarheid oriëntatiepunten.

Ruimtelijke kwaliteit en vormgeving:

- Gebruikswaarde; gebruiksmogelijkheden diverse functionele gebieden.
- Belevingswaarde; zichtrelaties vanaf de weg op omgeving, zicht vanuit de omgeving op de weg, beleving van de weg in groter verband, identiteit van de weg en bijbehorende kunstwerken binnen de regio.
- Toekomstwaarde; mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen, duurzame inrichting van de weg.

2.5 Scoringsmethodiek

De effecten van het OTB-ontwerp worden inzichtelijk gemaakt door deze te vergelijken met de referentiesituatie. Hiervoor worden allereerst de effecten zonder maatregelen beschreven. Daarna worden de effecten met de (wettelijke) mitigerende en compenserende maatregelen beschreven en beoordeeld. Deze vergelijking vindt plaats op basis van een + / - score in 7 categorieën. Hiervoor wordt de onderstaande beoordelingsschaal gehanteerd. Per thema is tevens de norm aangegeven om tot een bepaalde score te komen. Deze hangt samen met de invloedssfeer van het effect van zeer lokaal, naar lokaal en bovenlokaal tot regionaal.

Tabel 2.2 Beoordelingsschaal Cultuurhistorie

Kwalitatieve score	Betekenis	Norm Historische geografie	Norm Historische lijnen	Norm Historische stedenbouwkunde
--	Groot negatief effect	Boven lokale – regionale verstoring cultuurhistorisch waardevol landschap (over meer dan 1km)	Boven lokale – regionale verstoring cultuurhistorisch wegenpatroon (over meer dan 1km).	Boven lokale – regionale verstoring historische stedenbouw (aantasting buurtschap of meerdere monumenten / karakteristieke panden)
-	Negatief effect	Plaatselijke verstoring cultuurhistorisch waardevol landschap (over 200m-1000m)	Plaatselijke verstoring cultuurhistorisch wegenpatroon (over 200m-1000m)	Plaatselijke verstoring historische stedenbouw (verwijdering monument of karakteristiek pand)
- / 0	Gering negatief effect	Zeer lokale verstoring cultuurhistorisch waardevol landschap (over 0-200m)	Zeer lokale verstoring cultuurhistorisch wegenpatroon (over 0-200m)	Zeer lokale verstoring historische stedenbouw (aantasting monument of karakteristiek pand)
0	Geen effect	Geen verstoring cultuurhistorisch waardevol landschap	Geen verstoring cultuurhistorisch wegenpatroon	Geen verstoring historische stedenbouw
+ / 0	Gering positief effect	Zeer lokale versterking cultuurhistorisch waardevol landschap (over 0-200m)	Zeer lokale versterking cultuurhistorisch wegenpatroon (over 0-200m)	Zeer lokale versterking historische stedenbouw (verbetering monument of karakteristiek pand)
+	Positief effect	Plaatselijke versterking cultuurhistorisch waardevol landschap (over 200m-1000m)	Plaatselijke versterking cultuurhistorisch wegenpatroon (over 200m-1000m)	Plaatselijke versterking historische stedenbouw (verbetering monumenten / karakteristieke panden)
++	Groot positief effect	Boven lokale – regionale versterking cultuurhistorisch waardevol landschap (over meer dan 1km)	Boven lokale – regionale versterking cultuurhistorisch wegenpatroon (over meer dan 1km)	Boven lokale – regionale versterking historische stedenbouw (verbetering buurtschap)

Tabel 2.3 Beoordelingsschaal Landschap

Kwalitatieve score	Betekenis	Norm Vlakken	Norm Lijnen	Norm Punten
--	Groot negatief effect	Boven lokale – regionale verstoring leesbaarheid landschapstypen en zichtrelaties (over meer dan 1km)	Boven lokale – regionale verstoring landschapsstructuren (over meer dan 1km)	Boven lokale – regionale verstoring oriëntatiepunten (aanwezigheid of zichtbaarheid grote landschappelijke eenheid)
-	Negatief effect	Plaatselijke verstoring leesbaarheid landschapstypen en zichtrelaties (over 200m-1000m)	Plaatselijke verstoring landschapsstructuren (over 200m-1000m)	Plaatselijke verstoring oriëntatiepunten (over 200-1000m)
- / 0	Gering negatief effect	Zeer lokale verstoring leesbaarheid landschapstypen en zichtrelaties (over 0-200m)	Zeer lokale verstoring landschapsstructuren (over 0-200m)	Zeer lokale verstoring oriëntatiepunten (enkele boomgroep)
0	Geen effect	Geen verstoring leesbaarheid landschapstypen en zichtrelaties	Geen verstoring landschapsstructuren	Geen verstoring oriëntatiepunten
+ / 0	Gering positief effect	Zeer lokale versterking leesbaarheid landschap en zichtrelaties (over 0-200m)	Zeer lokale versterking landschapsstructuren (over 0-200m)	Zeer lokale versterking oriëntatiepunten
+	Positief effect	Plaatselijke versterking leesbaarheid landschap en zichtrelaties (over 200m-1000m)	Plaatselijke versterking landschapsstructuren (over 200m-1000m)	Plaatselijke versterking oriëntatiepunten
++	Groot positief effect	Boven lokale – regionale versterking zichtbaarheid landschap en zichtrelaties (over meer dan 1km)	Boven lokale – regionale versterking landschapsstructuren (over meer dan 1km)	Boven lokale – regionale versterking h oriëntatiepunten

Tabel 2.4 Beoordelingsschaal Ruimtelijke kwaliteit en vormgeving

Kwalitatieve score	Betekenis	Norm Gebruikswaarde	Norm Belevingswaarde	Norm Toekomstwaarde
--	Groot negatief effect	Boven lokale – regionale verstoring gebruiksmogelijkheden gebieden	Boven lokale – regionale verstoring beleving en identiteit weg en haar kunstwerken	Boven lokale – regionale verstoring toekomstige ontwikkelingen en duurzaamheid
-	Negatief effect	Plaatselijke verstoring gebruiksmogelijkheden gebieden	Plaatselijke verstoring beleving en identiteit weg en haar kunstwerken	Plaatselijke verstoring toekomstige ontwikkelingen en duurzaamheid
- / 0	Gering negatief effect	Zeer lokale verstoring gebruiksmogelijkheden gebieden	Zeer lokale verstoring beleving en identiteit weg en haar kunstwerken	Zeer lokale verstoring toekomstige ontwikkelingen en duurzaamheid
0	Geen effect	Geen verstoring gebruiksmogelijkheden gebieden	Geen verstoring beleving en identiteit weg en haar kunstwerken	Geen verstoring toekomstige ontwikkelingen en duurzaamheid
+ / 0	Gering positief effect	Zeer lokale versterking gebruiksmogelijkheden gebieden	Zeer lokale versterking beleving en identiteit weg en haar kunstwerken	Zeer lokale bijdrage aan toekomstige ontwikkelingen en duurzaamheid
+	Positief effect	Plaatselijke versterking gebruiksmogelijkheden gebieden	Plaatselijke versterking beleving en identiteit weg en haar kunstwerken	Plaatselijke bijdrage aan toekomstige ontwikkelingen en duurzaamheid
++	Groot positief effect	Boven lokale – regionale versterking gebruiksmogelijkheden gebieden	Boven lokale – regionale versterking beleving en identiteit weg en haar kunstwerken	Boven lokale – regionale bijdrage aan toekomstige ontwikkelingen en duurzaamheid

3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

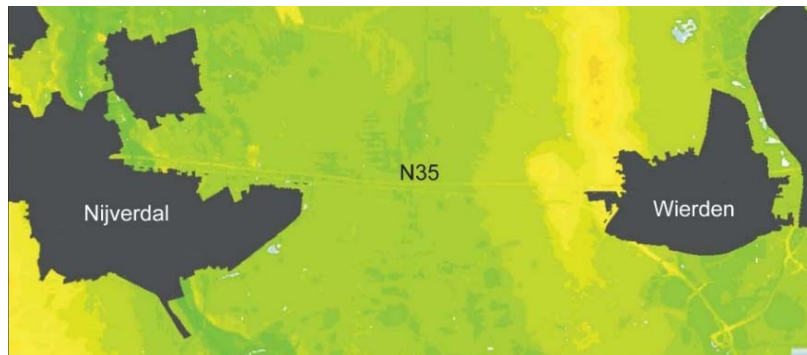
Dit hoofdstuk geeft een beschouwing van de huidige situatie en de referentiesituatie (huidige situatie + autonome ontwikkeling) voor de thema's landschap, cultuurhistorie, ruimtelijke kwaliteit en vormgeving.

3.1 Historie van het landschap

Landschapstypen

Op het tracé van Nijverdal naar Wierden, kruisen we van west naar oost een drietal type landschappen, die vandaag de dag nog herkenbaar zijn:

- Het oude hoevenlandschap
- Het jonge heide- en broekontginningslandschap
- Het essenlandschap



Figuur 3.1 Hoogtekaart met hoger gelegen Essenlandschap in geel afgebeeld

De type landschappen hebben een sterke relatie met de hoogtekaart. Het ten westen van Wierden hoger gelegen Essenlandschap en het lager gelegen heide- en broekontginningslandschap is op deze kaart goed te onderscheiden. Het rivierdal door Nijverdal is ook duidelijk te herkennen. Ten westen van Nijverdal, buiten het studiegebied, ligt nog een Essenlandschap.

Nijverdal

Nijverdal is ontstaan als marke met de naam Noetsele. Ze ontstond op de flanken van de Regge, waarbij de 'kunstweg' (nu de N35) een belangrijke rol speelde in de ontwikkeling van Nijverdal. (bron: historische kring Hellendoorn Nijverdal). Het dal van de Regge is duidelijk te herkennen binnen Nijverdal. In het begin van de 20^e eeuw groeide Nijverdal uit, met nieuwe woonwijken aan beide zijden van de N35 en met het bedrijventerrein 't Lochter. Een deel van de verbreding van de N35 en de ondertunneling ten westen van de Regge is inmiddels uitgevoerd. De weg bundelt hier met het spoor, welke verhoogd in het landschap ligt. Meteen ten noorden van de N35, passeren we op heel korte afstand restanten van hoogveen, wat we nu kennen als het natuureservaat Wierdense Veld.

Het oude hoevenlandschap

Dit type landschap vinden we bij Nijverdal, grenzend aan het lager gelegen beekdal met het flierenlandschap. Het is binnen het plangebied van de N35 een relatief klein gebied dat onderdeel uitmaakt van een grotere eenheid, welke zich in noordelijke en zuidelijke richting uitstrekt in het beekdal van de Regge. Van oorsprong wordt dit type landschap gekenmerkt door een kleinschalig landschap met afwisselend bos en open akkers met daarbinnen oude (agrarische) bebouwing. De ordening en oriëntatie van de erven is organisch en lijkt op een spinnenwebstructuur. Dit komt doordat de erven op geleidelijke wijze zijn gevormd en de landschappelijke vormen volgde. Qua beplanting vinden we hier vooral eiken en houtwallen.



Landschapstypen

	Essenlandschap		Jonge heide- en broekontginningslandschap
	Essen		Laagveenontgunningen
	Oude Hoevenlandschap		Hoogveenontgunningen
	Maten en Flierenlandschap		Hoogveenrestanten

Figuur 3.2 Landschapstypen

Het jonge heide- en broekontginningslandschap

Het deel van de N35 dat we in deze studie bekijken, kruist voor het grootste gedeelte het heideontginningslandschap. Dit type landschap wordt gekenmerkt door een grootschalige blokverkaveling met rationele ordening. De erven

worden begrensd door relatief lange wegen en lange sloten. Dit landschap is ontstaan, na de ontginning van het oude hoevenlandschap. Het betreft de lagere en nattere gronden. Eerst werden de gronden gebruikt voor begrazing tijdens drogere periodes in het jaar. Maar later, in de tijd dat we het landgebruik beter naar onze hand konden zetten, kon men er wel landbouwgrond van maken. In deze periode zijn ook de lange wegen en sloten aangelegd. De bewoning vinden we op losse erven langs de rechte wegen. Vaak zijn deze erven omzoomd met beplanting.

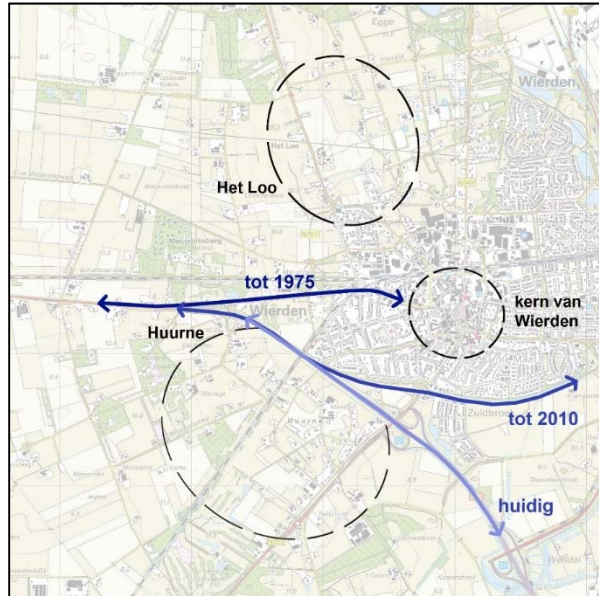
Het Essenlandschap

Wierden is ontstaan aan de oostflank van een essencomplex, dicht tegen de rivier de Aa aan. Dit is één van de oudere landschapstypen waar de N35 doorheen gaat. Het essenlandschap is ontstaan als gevolg van de natuurlijk gevormde dekzandruggen met natuurlijke laagtes. De afwatering liep via de lagere delen. Vanwege deze gunstige omstandigheden, vond hier de eerste bewoning plaats. Kenmerkend voor het essenlandschap is een relatief kleinschalig en organisch landschap met besloten kamers van akkers en bospercelen. De wegen lopen slingerend door het landschap en verbinden de erven en dorpen. Binnen dit type landschap komt van nature microreliëf voor.

Wierden

Wierden is in oorsprong een eenheid van drie gebieden; de Huurne ten zuiden van Wierden en vandaag de dag ook ten zuiden van de N35. Dit waren vooral grote boerenerven. Te noorden van Wierden bevond zich het Loo, met ook grote boerenerven. Deze boerenerven liggen op de hogere delen van de Es, waar landbouw goed gedijde. De relatie tussen Wierden en de N35, is er één met vele gezichten, die zelfs nog voor een groot deel terug te zien zijn in het huidige landschap. Door de decennia heen is Wierden steeds meer aan het zicht onttrokken en is de weg van een entree tot het dorp aan de noordzijde, omgevormd tot een efficiënt ingerichte regionale weg, die Wierden passeert.

Met uiteraard op- en afritten voor de ontsluiting met het dorp en het agrarisch gebied.



Figuur 3.3 in oorsprong bestond Wierden uit drie gebieden

3.2 Historie van de weg in het landschap

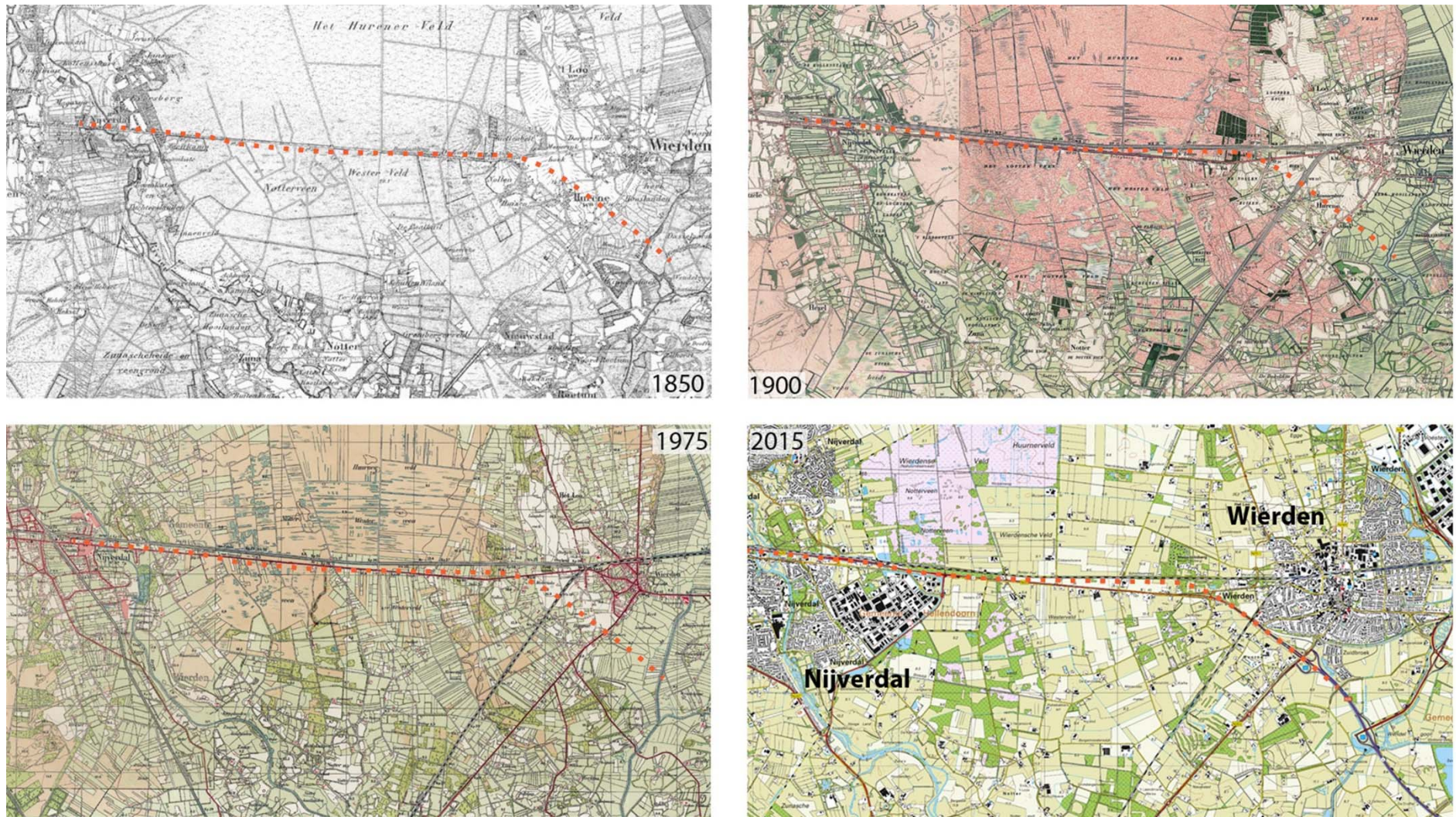
De N35 tussen Nijverdal en Wierden is een door de eeuwen heen opgewaardeerde zandweg; een oud karrespoor, dat we terugvinden op kaarten uit de tweede helft van de 19^e eeuw. Op de volgende pagina staan in figuur 3.4 vier kaarten afgebeeld, die de ontwikkeling van het landschap en de weg verbeelden.

De weg verbond de dorpen in oost-westelijke richting, waarbij Nijverdal is ontstaan aan de Regge en Wierden op een es. Daartussen lag een

heidegebied en een lager gelegen hoogveengebied. Het heidegebied heeft men in de loop der tijd ontgonnen en geschikt gemaakt voor landbouw. Met het groeien van de dorpen, groeide ook de hoeveelheid verkeer op deze weg. Dit leidde ertoe dat in 1833 de weg is opgewaardeerd tot Rijksstraatweg. Fysiek betekende dit, dat de weg werd verhard, efficiënter werd getraceerd door rechtstanden te maken en de weg werd omzoomd door bomen. Er ontstond een rijgsnoer van dorpen waardoor allerlei economische activiteiten opbloeden.

In de tweede helft van de 19^e eeuw werd het spoor aangelegd. Dat had een flinke impact op het landschap vanwege de verhoogde ligging. En daardoor de zichtbaarheid van het omliggende landschap vanaf de weg. Na WOII werd het bereik van de mensen nog groter en kreeg de N35 een meer regionale betekenis. We kunnen de route dan gaan zien als een verbinding tussen Zwolle en Wierden in Twente. Daarmee werd de weg een steeds meer op zichzelf staande lijn in het landschap. Je passeerde het landschap, zonder er direct contact mee te maken. In de tweede helft van de 20^e eeuw kwamen de parallelwegen aan de zuidkant en deels aan de noordkant.

De ruimte tussen weg en spoor, werd nabij Nijverdal aangeplant met bos. Nabij Wierden heeft de weg de meeste aanpassingen gekend. De weg ging tot ongeveer 1975 rechtstreeks het dorp in. De imposante eiken zijn een subtiele verwijzing hiernaar. Vanaf dat moment werd de N35 als een randweg strak om de kern gelegd. Maar met de aanleg van de A35 van Wierden naar Enschede, werd de N35 hierop aangetakt. Het ruimtebeslag van de randweg kunnen we nog goed terugvinden. Nu we aan de vooravond staan van wederom een opwaardering (van 2x1 naar 2x2 gescheiden rijbanen), wordt deze lijn nog breder, wordt de inrichting nog efficiënter en wordt de impact van de weg op de omgeving groter. Te meer, omdat een aantal gelijkvloerse kruisingen worden omgevormd naar ongelijkvloerse kruisingen en de weg deels verhoogd komt te liggen.



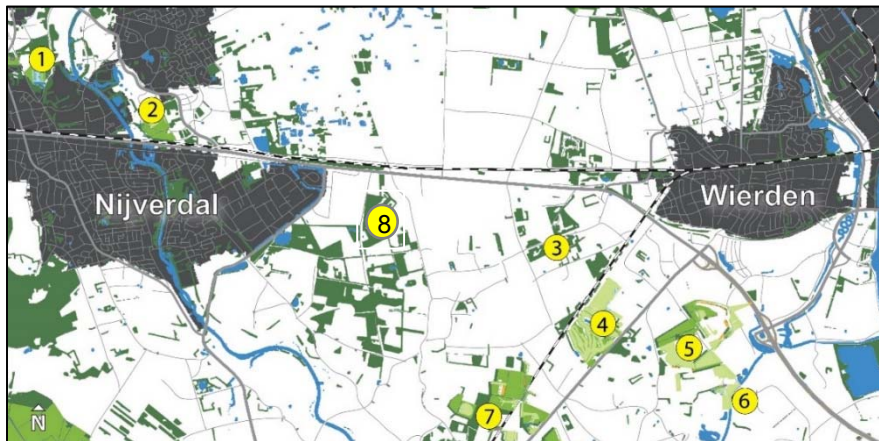
Figuur 3.4 De ontwikkeling van de N35 van karrespoor naar verbindingsweg tussen de kernen en autoweg met regionale functie in een veranderend landschap

Historische vlakken

Landgoederen

Op de onderstaande kaart staan de volgende landgoederen:

1. Landgoed Duivencate
2. Landgoed Eversberg
3. Landgoed Ebina
4. Landgoed de Koepel
5. Landgoed de Haarboer
6. Landgoed Barfde of Barvoorde
7. Landgoed Grimberg en Grimbergerveld
8. Landgoed Notterveld (geen historisch landgoed)



Figuur 3.5 Overzicht van (historische-) landgoederen in de nabijheid van de N35

De landgoederen met nummer 2, 3, 5 en 8 zijn in deze studie relevant omdat hun gronden en groenstructuren nabij de N35 liggen. Bij nummer 3 staat het

landgoed Ebina met een woonhuis als Rijksmonument en de Oude Tolweg die verbonden is met de parallelweg van de N35. Het landgoed met nummer 5, Landgoed de Haarboer, is een landgoed dat tussen 1850 en 1960 is ontwikkeld. Landgoed Notterveld heeft gronden direct ten zuiden van de N35. Dit landgoed is opgericht in 1998 en is dus geen oud landgoed.

Historische lijnen

In Nijverdal ligt de Eversbergweg. Dit is een oude weg. Vroeger kruiste deze weg de N35 en liep door in de Boomcateweg. Aan de Wierdense kant, daar waar afslag Wierden op aantakt loopt de Rijssensestraat. Deze historische lijn ligt op de oorspronkelijke overgang van het hogere essenlandschap en het lagere Flierenlandschap dat meer onder directe invloed van de rivier de Aa stond.

De oostwest ligging van de N35, kruist vervolgens de noord-zuid gelegen ontginningswegen van het jonge broek- en heideontginningslandschap. Omdat de hoger gelegen spoordijk het zicht op deze wegen vanuit het noorden belemmert, doen de oversteken herinneren aan een verbinding tussen de landschappen. Het betreft de Westerveenweg – Schapendijk, Dwarsdijk en de Vossenbosweg – Nottermorsweg. De bebouwing langs de N35 is halverwege de 20^e eeuw tot ontwikkeling gekomen.

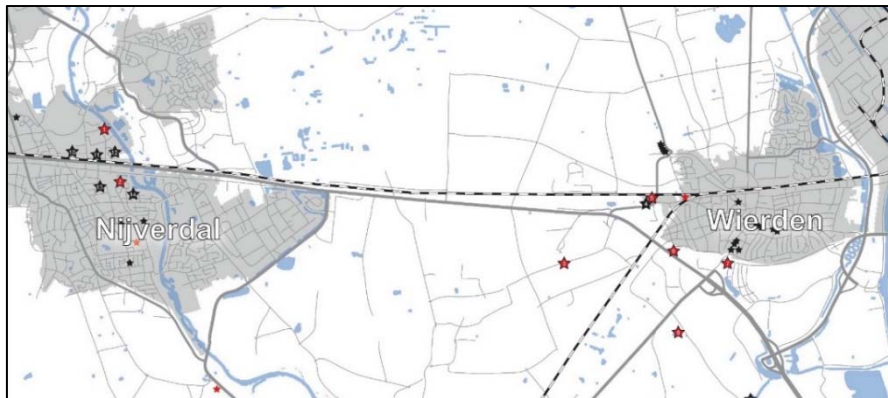
In het Essenlandschap zijn vervolgens de Oude Tolweg, Nijverdalsestraat – Ten Cateweg en de Stegeboersweg de historisch oude wegen, die vanuit het zuiden richting Wierden lopen.



Figuur 3.6 Historische wegen als onderdeel van het bestaande landschap

Historische punten

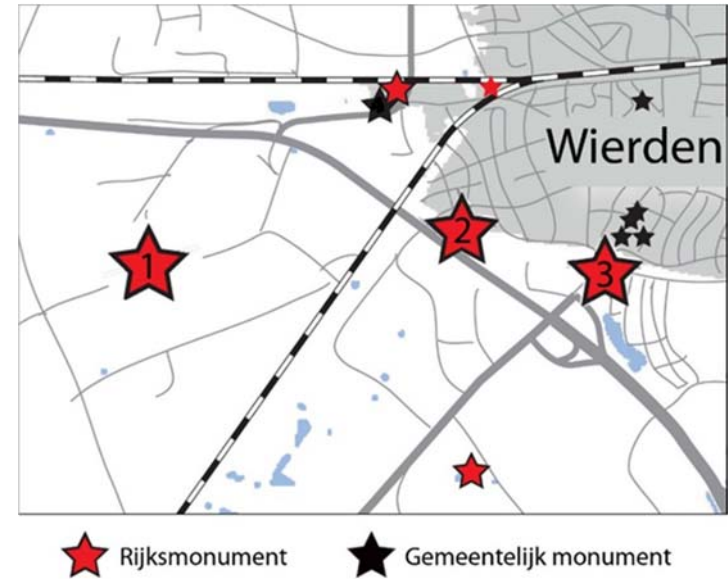
Bijzondere historische punten in het landschap worden gevormd door Rijks- en gemeentelijke monumenten. In het overzichtskaartje is te zien, dat de relevante monumenten in de nabijheid van Wierden liggen.



Figuur 3.7 Bouwkundige monumenten in de nabijheid van de N35

Op een detailkaartje van deze monumenten zijn er drie nader uitgelicht. Nummer 1 is het Rijksmonument Ebina (de Vrijthof) en is gebouwd in 1925 en staat op het landgoed Ebina met de Oude Tolweg, die op de parallelweg van de N35 aansluit. Dit is een landschappelijke eenheid, die vanaf de N35 zichtbaar is. Het monument zelf is niet zichtbaar en ligt verscholen in het groen.

Nummer 2 is een boerderij, waarvan het bouwjaar niet bekend is. Het is een karakteristieke boerderij. Deze ligt dicht tegen de N35, nabij de fietstunnel.. Nummer 3 is ook een Rijksmonument en betreft een boerderijcomplex uit de tweede helft van de 19^e eeuw (zie afgebeeld hiernaast).



Figuur 3.8 Rijksmonumenten

3.3 Huidige situatie

De N35 is een schakel in de totale lijn van de verbinding Zwolle – Wierden. Voor de vormgeving van deze weg is een visie opgesteld, die in hoofdstuk 5 nader wordt toegelicht. Als we inzoomen op het landschap waar de N35 onderdeel van is, onderscheiden we een aantal deelgebieden van west naar oost met eigen kenmerken tussen de hoger gelegen kernen Nijverdal en Wierden.

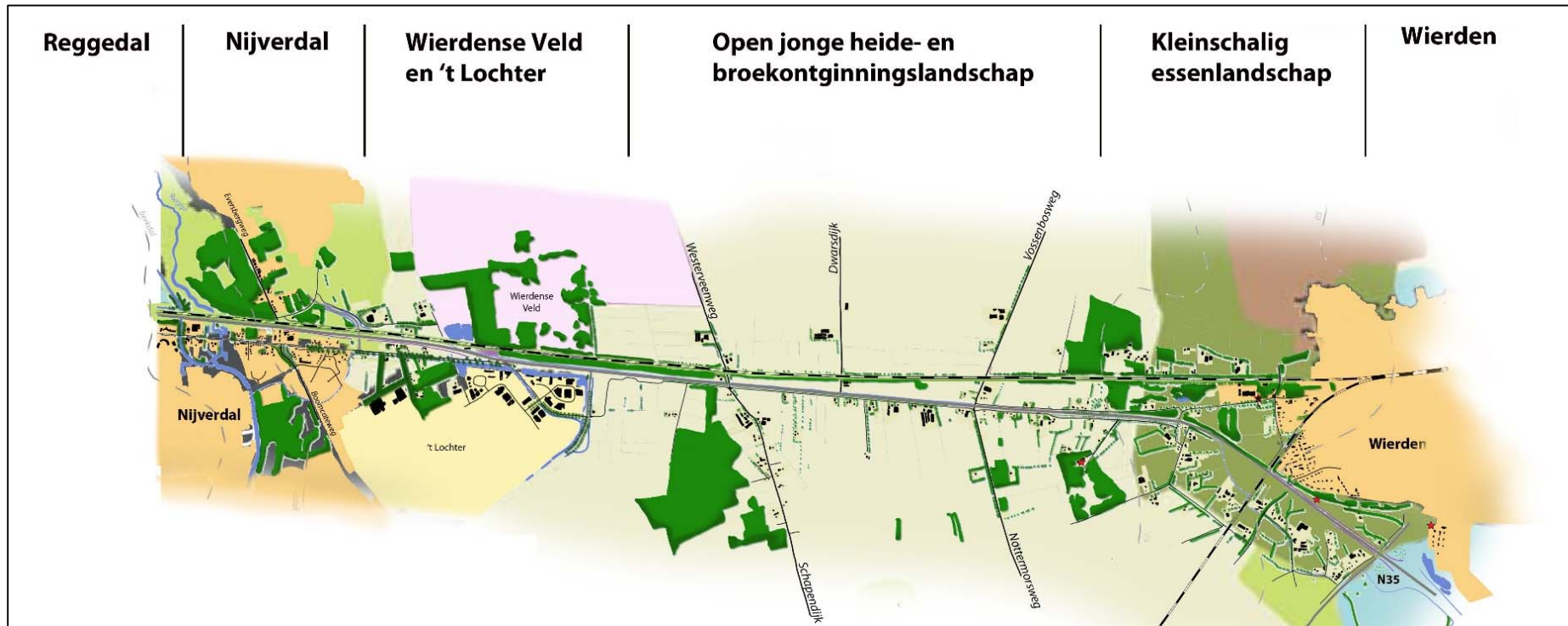
Het landschap in en nabij de kernen is het meest aan veranderingen onderhevig geweest. Nijverdal heeft een stedelijk karakter met een sterke infrastructuurbundel van het spoor en de N35. Deze bundel doorkruist Nijverdal. De ondertunneling ten westen van de Regge is recent uitgevoerd in het kader van het Combiplan. Deze ingreep versterkt het stedelijke karakter van Nijverdal. Ze zorgt voor afstand tussen weggebruiker en het dorp. De bewoners hebben door de tunnel geen last van en / of zicht op de weg.



Figuur 3.9 Landschappelijke structuur

Het Reggedal met de rivier de Regge kruist vervolgens haaks deze bundeling van infrastructuur van noord naar zuid. Het beekdal is herkenbaar voor de oplettende weggebruiker. Aan de noordzijde zien we vervolgens het natuurgebied het Wierdense Veld, een behouden restant van het oorspronkelijke hoogveenlandschap. Het bedrijventerrein 't Lochter vormt aan de zuidzijde van de N35 de stedelijke uitbreiding van Nijverdal. De bundeling van de N35 met het spoor stopt in de huidige situatie in Nijverdal. Ten zuiden van het Wierdense Veld ligt er een langgerekt bos tussen het spoor en de N35.

Tussen Nijverdal en Wierden ligt het grootschalige jonge broek- en heideontginningslandschap. Dwars op de N35 ligt een aantal historische wegen met daarlangs bebouwing. De tussenruimte wordt richting Wierden steeds groter en is in agrarisch gebruik. In het oosten ligt rond Wierden het kleinschalige Essenlandschap op de hoger gelegen Es. Dit landschap kenmerkt zich door hoogteverschillen en een landschappelijk raamwerk van diverse beplantingen.



Figuur 3.10 De N35 kruist verschillende type landschappen tussen de kernen Nijverdal en Wierden

3.4 Huidige situatie per deelgebied

Het gebruik en de beleving van het landschap en de weg, zijn in deze alinea van west naar oost beschreven en toegelicht met schetsen en foto's.

Het Reggedal

De N35 in Nijverdal is nu uitgevoerd als 2x1 baans weg met een groene middenberm. Het Reggedal met de Regge is goed herkenbaar vanaf de weg; het spoor ligt op ongeveer gelijke hoogte met de weg, waardoor je als automobilist er goed overheen kan kijken. Omdat het rivierdal aan de noordzijde is omzoomd door bos, is het contrast tussen bos en open landschap duidelijk waarneembaar. Met name de oostelijke streng van de Regge is goed zichtbaar. Het passeren van de rivier wordt benadrukt door de licht blauw gekleurde transparante schermen in halve maan vorm van het Combiplan.



Het Reggedal door Nijverdal



Het Reggedal richting het noorden, met aan de flanken bos.



Het Reggedal richting het zuiden. De Regge ligt hier in een meer open landschap met agrarische bebouwing aan de flanken.

Nijverdal

Richting het oosten licht de weg tussen twee relatief lage aarden wallen en betonnen geluidscherm aan de zuidzijde. Aan de noordzijde stuit de blik op een bosrand. Aan de zuidkant ligt, achter het betonnen geluidscherm de bebouwing van Nijverdal.

Wanneer we het kruispunt met de Baron van Sternbachlaan naderen, gaat het spoor omhoog, om de onderdoorgang mogelijk te maken. Ook hier zijn de lichtblauwe transparante schermen toegepast en is de constructie van het viaduct bekleed met schanskorven. Beiden behoren tot de vormgeving van het Combiplan.

Na dit kruispunt is de N35 nog uitgevoerd als 1 rijbaan met twee rijstroken (1x2), wat nu in voorbereiding is om ook hier een 2x2 baans weg van te maken.

Het spoor ligt hier op een hoger grondlichaam van circa 3 meter. Daarboven zie je de daken van huizen en de boomkronen, wat ervoor zorgt dat je weet, dat het landschap 'achter' het spoor doorgaat en het spoor niet als begrenzende wand naast je mee loopt.



De N35 bij Nijverdal



De N35 loopt door Nijverdal. Aan de zuidzijde staan betonnen geluidschermen in de vormgeving van het Combiplan (beton in drie aarde kleuren).



Ter plaatse van de fietstunnel, wordt het geluidscherm onderbroken door een transparant scherm van het Combiplan. De titel 'Grote Alleepad' verwijst naar het fietspad.



De N35 gezien vanaf de Wierdensestraat. Het verkeer passeert de Regge. Het verkeer is goed waarneembaar vanuit het omliggende landschap.



Meer naar het oosten is de weg herkenbaar vanwege de betonnen geluidschermen. Er is goed zicht op het achterliggende begroeide landschap.

Het Wierdense Veld en 't Lochter

Het Wierdense Veld wordt vooraf gegaan door het gemengde bos ten noorden van het spoor. Op hetzelfde moment zien we aan de zuidzijde een rij volwassen eiken staan, die het voormalig tracé van de weg flankeerden. Met daarachter duidelijk zichtbaar de moderne architectuur van bedrijventerrein 't Lochter. Vanaf hier ligt aan de zuidzijde een parallelweg, die de woningen ontsluit. De bomenrij stopt ook weer abrupt, waarna aan de zuidzijde het landschap zich opent. Op dit punt komen we in het jonge heide- en broekontginningslandschap.



De provinciale weg met kijkrichting naar het westen. Met links bebouwing en architectuur van 't Lochter en rechts de bosstrook ten zuiden van natuurgebied Het Wierdense Veld.



De N35 met het Wierdense Veld en bedrijventerrein 't Lochter.



De provinciale weg met kijkrichting naar het oosten. Een losse rij volgroeide eiken flankeren de weg.

Het open jonge heide- en broekontginningslandschap

Aan de noordzijde wordt onze blik begrensd door een lange strook gemengd bos waarbij de witte stammen van de berken afsteken. Het spoor is hier dus niet meer zichtbaar. Hoewel een dunne rij bomen het zicht enigszins belemmert, is de dijk en het achterliggende landschap goed zichtbaar.

Het kruisen van de Schapendijk-Westerveenweg is als landschappelijke lijn goed zichtbaar. Temeer omdat de beplanting langs deze weg nog in tact is. Aan de noordzijde zien we een moderne tunnel, die sober en functioneel is vormgegeven. Vanaf hier wordt de spoordijk weer zichtbaar

Dit landschap kenmerkt zich door lange kavels, haaks georiënteerd op de weg. Met aan de zuidzijde de parallelweg met op ongelijke onderlinge afstand boeren erven. Deze erven zijn omzoomd met bomenrijen. Zo nu en dan zijn ook de kavels aangeplant met bomen, die de lang gerekte richting benadrukken. De ruimte tussen weg en spoor wordt steeds groter, wat ervoor zorgt, dat op dit punt de ruimte groot genoeg is om te ervaren als volwaardige akker, in plaats van een reststrook tussen spoor en weg.

De Dwarsdijk is een herkenbaar restant van de oorspronkelijke ontsluiting van het heidelandschap. Ook hier dragen de volgroeide bomen en boerenerven bij aan het oorspronkelijke karakter.

De Nottermorsweg, die overgaat in de Vossenbosweg is de derde oorspronkelijke ontsluitingsweg in dit type landschap. Deze is ook als zodanig herkenbaar. Ook hier vinden we volwassen laanbeplanting en oorspronkelijke bebouwing in de vorm van agrarische erven.

Deze kruising is ruim opgezet en ook hier kan men de verte inkijken en de kruisende weg vanuit het landschap zien verschijnen. Vanaf hier loopt ook aan de noordzijde een parallelweg, tot aan Wierden toe.



De N35 kruist het open jonge heide- en broekontginningslandschap



Zicht op open landschap met aan de noordkant (links op deze foto) de bomerrij langs de spoordijk.



Op enkele plaatsen worden de parallelweg en de provinciale weg gescheiden door een lage haag. Richting Wierden wordt de ruimte tussen weg en spoor kleiner.



Zicht op het landschap vanaf de Nottermorsweg. De groenstructuur loopt in de huidige situatie niet meer door tot aan de N35.

Het kleinschalige essenlandschap

We naderen een kleinschaliger landschap, wat kenmerkend is voor het Essenlandschap. Het spoor ligt nu op flinke afstand en is een minder groot onderdeel van ons blikveld.

Aan de zuidzijde staat tussen de N35 en de parallelweg een volgroeide bomenrij, waardoor je als automobilist je door een smallere verkeersruimte begeeft. Het hoogteverschil van de es begint hier goed zichtbaar te worden, aangezien de parallelweg aan de noordzijde hoger komt te liggen dan de N35. Dit geeft een uniek beeld langs deze weg.

Er zijn meer bospercelen, wat ervoor zorgt dat de beslotenheid toeneemt. Hier naderen we op korte afstand de Oude Tolweg. Het is de historische toegangsweg tot het monumentale landhuis Ebina met parkachtige omgeving in Engelse landschapsstijl. Het landgoed zelf ligt op te grote afstand van de N35 om het te herkennen als zodanig. Maar de Oude Tolweg is volledig aangeplant met bomen, waardoor deze als herkenbare lijn zichtbaar is. Ondanks dat de N35 zelf ook wordt geflankeerd door volwassen bomen.

Naarmate we Wierden naderen, wijkt de parallelweg aan de noordzijde van de N35 en volgt de oorspronkelijke tracering van de weg.



Nabij Wierden ligt het kleinschalige essenlandschap met een raamwerk van landschappelijke beplantingen



Het essenlandschap is een meer gesloten landschap met bos en bomengroepen. De parallelweg aan de noordzijde (links op de foto) ligt hier verhoogd, waardoor de es goed zichtbaar is.



Zicht op de parallelweg en de N35 vanaf de Oude Tolweg gezien. De parallelweg is aan beide zijden omzoomd door bomenrijen wat het kleinschaligheid van dit type landschap onderstreept.

Wierden en het Essenlandschap

Wanneer we de Nijverdalsestraat passeren maken we de bocht naar het zuiden. Op dit kruispunt zien we nog een glimp van de oorspronkelijke loop van de weg, doordat we de historische eikenlaan de parallelweg zien flankeren.

Vanaf hier wordt het landschap aan de zuidzijde meer open en wordt de es goed zichtbaar. De N35 komt hoger te liggen, waardoor men ruim zicht heeft op het agrarisch landschap.

De noordzijde van de weg wordt omzoomd door bos. Hier is de groene berm verdwenen en liggen de rijbanen tegen elkaar aan. De weg komt op grotere hoogte te liggen, om zo de spoorlijn (van en naar Rijssen) onderdoor te laten kruisen.

Na het kruisen van het spoor, komen we in een meer stedelijke omgeving. Aan de noordzijde staan betonnen geluidschermen met houten bovenwerk uitgevoerd in de vormgeving van de visie voor de N35 Zwolle - Wierden. Men kan enkel de boomtoppen zien. Vanwege deze schermen én de aarden wal aan de zuidzijde is het onderdoor gaan van de Stegeboersweg alleen te herkennen of te interpreteren aan de dichte bomenrij die deze weg begeleidt.

Vlak voor de aansluiting met de Rijssensestraat (N350), worden beide zijden van de weg begrensd met geluidschermen van het type N35, uitgevoerd in een betonnen onderbouw en bovenbouw van hout. Deze schermen ontnemen grotendeels het zicht op het omliggende landschap. De boomtoppen geven nog een blijk van de aanwezigheid van een landschap achter de schermen. Na de aansluiting op de A35, wordt deze weg een volwaardige snelweg.



Wierden en het Essenlandschap



Twee eiken staan prominent in beeld. Ze zijn deel van de eikenlaan die de oorspronkelijke weg flankeerden



Richting Wierden komt de weg hoger te liggen dan het omliggende landschap. Hierdoor is de open es aan de zuidkant (rechts op de foto) goed zichtbaar.



Wierden zelf is niet zichtbaar vanwege de geluidschermen, type N35, die het zicht op de omgeving nagenoeg wegnemen.



Zicht vanaf de Stegeboersweg met links op de foto de spoortunnel. De N35 ligt verhoogd in het landschap. Lokale wegen zijn omzoomd met bomenrijen.



Zicht op het knooppunt van de N35 met de Rijssenseweg en de landschappelijke inpassing met blokvormen van beukbeplanting.

3.5 Autonome ontwikkelingen

Puntsgewijs zijn de autonome ontwikkelingen in het gebied als volgt te benoemen.

- Het Wierdense Veld wordt vernat.
- Tussen het Wierdense Veld en het spoor ligt een gebied voor natuurontwikkeling.
- Het Lochter ten zuiden van de N35 wordt uitgebreid met 't Lochter III.
- De bestaande N35 wordt omgevormd tot de F35, een snelfietspad.
- Ten zuiden van de bebouwing van Wierden is een strook grond gereserveerd voor de aanleg van de F35.

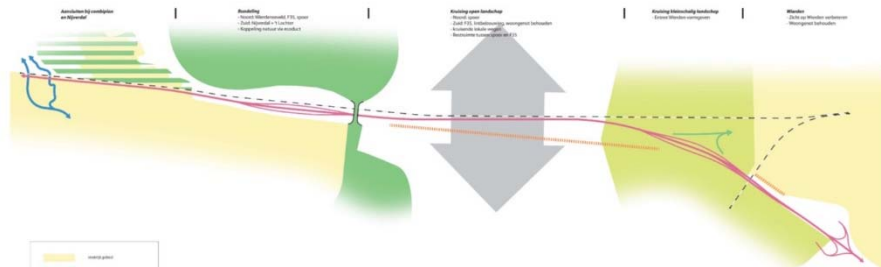
4. Onderzoeksresultaten effecten

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten van de ontwikkeling van de N35 ten opzichte van de referentiesituatie voor de thema's van dit deelrapport zonder mitigerende of compenserende maatregelen. Het tracé van de N35 is vastgelegd in het ontwerp, wat hieronder kort is toegelicht.

4.1 Ontwerp N35

Situering N35

Het nieuwe tracé van de N35 is vanuit het westen zo lang mogelijk gebundeld met het spoor. De oude weg zal, waar de nieuwe N35 een andere ligging heeft buiten het kader van het OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden, worden omgevormd tot de F35 (snelfietsroute). Ten zuiden van Wierden tussen de kruising met het spoor en de Stegeboersweg sluit de N35 qua ligging weer aan op het bestaande tracé van de N35.



Figuur 4.1 Situering N35 door het landschap

Hoogteligging N35

De N35 ligt in Nijverdal op maaiveld. Vervolgens stijgt ze ruim 5 meter om de Baron van Sternbachlaan te overbruggen. Ze zakt terug naar maaiveld en stijgt

opnieuw om de Burg. H. Boersingel te overbruggen. Vervolgens daalt ze terug naar circa 1m boven maaiveld. Het ecoduct kruist de N35 ruim 6m bovenover. Voor de Vossenbosweg stijgt de N35 weer omhoog tot circa 4m boven maaiveld. Voor de aansluiting Wierden-West stijgt ze tot circa 5m boven maaiveld. De weg sluit na de kruising met het spoor aan op de bestaande verhoogde ligging ten zuiden van Wierden. In dit ontwerp nemen de twee ongelijkvloerse aansluitingen veel ruimte in beslag met hun taluds en toe- en afritten.

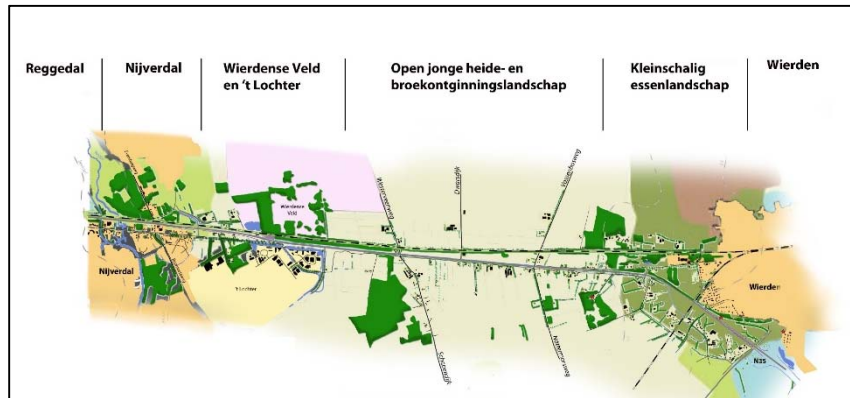
4.2 Effectbeschrijving Cultuurhistorie

Beoordelingscriteria

- Historische geografie; kwaliteit en ruimtebeslag cultuurhistorisch waardevol gebied, beleving cultuurhistorisch waardevol gebied.
- Historische patronen, lijnen en wegen.
- Historische stedenbouwkunde; kwaliteit en aantasting monumenten, beleving monumenten.

Historische geografie

Het oude hoevenlandschap en het essenlandschap worden vanuit de ontstaansgeschiedenis als cultuurhistorisch waardevolle gebieden beschouwd. Het oude hoevenlandschap wordt zelf niet aangetast omdat de N35 in de zone ten zuiden van het spoor wordt ontwikkeld. De nieuwe tracering van de N35 door het essenlandschap in combinatie met de hoge ligging geeft wel een plaatselijk negatief effect op het ruimtebeslag en de kwaliteit van dit gebied.



Figuur 4.2 Situering van de verschillende landschapstypes

Daarnaast behoren de landgoederen tot de waardevolle gebieden, zij geven uiting aan de ontwikkelingsgeschiedenis vanuit een bepaalde tijdgeest. Zij worden niet in ruimte aangetast door de nieuwe weg. Wel veroorzaakt de weg een gering negatief effect op de beleving van de landgoederen door het grotere ruimtebeslag en de toenemende drukte van verkeer.

Tabel 4.2 Beoordeling cultuurhistorie; historische geografie

Kwalitatieve score	Betekenis
-	Negatief effect

Historische patronen / lijnen

Het afwijken van het historische tracé van de N35 tussen Nijverdal en de aansluiting Wierden-West geeft een grote verandering van het historische wegennet op bovenlokaal niveau. Het tracé van de N35 kruist daarnaast een aantal historische wegen, te weten de Westerveenweg, Dwarsdijk, Vossenbosweg, Nijverdalsestraat en Stegeboersweg. Door de verbreding, met name in combinatie met ongelijkvloerse kruisingen verandert de loop en

herkenbaarheid van de oude wegen. Dit geldt met name voor de Nijverdalsestraat bij de aansluiting Wierden-West. Het totaal is als groot negatief effect beoordeeld.

Tabel 4.3 Beoordeling cultuurhistorie; historische lijnen

Kwalitatieve score	Betekenis
--	Groot negatief effect

Historische stedenbouwkunde

Het pand aan de Ten Cateweg 22 is een karakteristieke boerderij die geamoveerd dient te worden voor het tracé. Dit veroorzaakt een plaatselijk en daardoor negatief effect. De kwaliteit en beleving van de bestaande monumenten neemt verder niet af. Zij liggen daarvoor te ver van de weg af.

Tabel 4.4 Beoordeling cultuurhistorie; historische stedenbouw

Kwalitatieve score	Betekenis
-	Negatief effect

4.3 Effectbeschrijving Landschap

Beoordelingscriteria

- Vlakken; verandering leesbaarheid van de landschapskarakteristiek, herkenbaarheid verschillende landschappen/ stedenbouwkundige patronen, aantasting uitzichten.
- Lijnen; doorsnijding van landschapsstructuren, laanbeplantingen, lintbebouwing, watergangen.
- Punten; toe- of afname aanwezigheid en zichtbaarheid oriëntatiepunten.

Verandering landschapskarakteristiek

Het tracé van de N35 doorsnijdt diverse landschappen. Ten opzichte van de referentiesituatie ontstaat er een negatief effect als er een sterk verhoogde ligging komt, waardoor relaties en uitzichten op bovenlokaal niveau over en weer afgesneden worden en / of er een ongelijkvloerse aansluiting komt met veel ruimtebeslag. Dit treedt op een drietal plaatsen op.

- De overkruising Baron van Sternbachlaan; de verhoogde ligging komt hier gelijk en parallel aan de verhoogde ligging van het spoor binnen de infrastructuur corridor in het stedelijk gebied van Nijverdal. Het ruimtelijke effect is daardoor gering negatief.
- De aansluiting Burg H. Boersingel; de verhoogde ligging gaat ten koste van het bestaande bos, dat visueel een verbinding vormt tussen het Wierdense Veld en de zuidelijk gelegen bossen. De afname van het bos wordt bij natuur meegewogen. In landschappelijk opzicht vormt de verhoogde ligging en het grotere ruimtebeslag een grote ingreep met een negatief effect. Ze ligt wel op de grens van het natuurgebied in het noorden en het bedrijventerrein in het zuiden.
- De aansluiting Wierden-West en het tracé daarnaar toe vanuit het westen door het essenlandschap vormen in landschappelijk opzicht een grote doorsnijding en onderbreking van het Essenlandschap.
- De twee verhoogde aansluitingen worden in totaal beoordeeld als een groot negatief effect.

Tabel 4.5 Beoordeling landschap vlakken

Kwalitatieve score	Betekenis
--	Groot negatief effect

Doorsnijding landschapsstructuren / lijnen

Naast het doorsnijden van historische structuren is ook het verdwijnen van laanbeplanting voor de ontwikkeling van het nieuwe tracé een groot effect. In totaal verdwijnt er 2950m boombeplanting. Deze ligt met name in het

essenlandschap langs de huidige N35 en de aansluitende wegen (zie voor nadere locaties het deelrapport Natuur). Gezien het feit dat deze laanbeplantingen sterk bijdragen aan de bovenlokale karakteristiek van het essenlandschap en het ook om volwassen beplantingen gaat wordt dit negatieve effect als groot beschouwd.

Ter hoogte van de bebouwing van Nijverdal aan de zuidzijde van het tracé van de N35 zal ook enige boombeplanting verwijderd moeten worden. Het betreft hier zeer recent aangeplante bomen. Deze kunnen wel herplant worden.

De te kruisen belangrijke landschappelijke structuren bestaan verder uit de nevengeul van de Midden Regge. In het ontwerp zonder maatregelen treedt echter geen verandering van de ruimtelijke of landschappelijke situatie op.

Tabel 4.6 Beoordeling landschap lijnen

Kwalitatieve score	Betekenis
--	Groot negatief effect

Doorsnijding landschappelijke punten

Ter plaatse van de entree naar Wierden, vanaf de huidige N35 staan twee markante bomen. Deze zullen verdwijnen. Dit is een plaatselijk negatief effect voor het markeren van de entree van Wierden.

Tabel 4.7 Beoordeling landschap punten

Kwalitatieve score	Betekenis
-	Negatief effect

4.4 Effectbeschrijving Ruimtelijke kwaliteit en vormgeving

Beoordelingscriteria

- Gebruikswaarde; gebruiksmogelijkheden diverse functionele gebieden.
- Belevingswaarde; zichtrelaties vanaf de weg op omgeving, zicht vanuit de omgeving op de weg, beleving van de weg in groter verband, identiteit van de weg en bijbehorende kunstwerken binnen de regio.
- Toekomstwaarde; mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen, duurzame inrichting van de weg.

Verandering RK&V, gebruikswaarde

De verbreding en opwaardering van de N35 vraagt extra ruimtebeslag en wordt ontworpen op een toename van het verkeer. Het ruimtebeslag gaat plaatselijk ten koste van agrarische grond, natuur / bos, maar soms ook van de woonomgeving in de vorm van woningen en erven. In de trasering van de N35 is naar de meest optimale situatie gezocht. De toename van het verkeer en dus het geluid zal het woongenot verminderen.

Door de trasering van de N35 deels over haar oude loop en deels parallel aan het spoor is er over een geringe lengte / plaatselijk sprake van een nieuwe doorsnijding van het bestaande landgebruik (tussen Vossenbosweg en aansluiting Wierden –West).

Door de ontwikkeling van de N35 wordt de verkeerssituatie sterk verbeterd.

Tabel 4.8 Beoordeling RK&V, gebruikswaarde

Kwalitatieve score	Betekenis
-	Negatief effect

Verandering RK&V, belevingswaarde

De vormgeving van de kunstwerken van de nieuwe N35 draagt bij aan de identiteit van de weg. De nieuwe kunstwerken worden in lijn met de huidige

kunstwerken ontworpen (zie voor toelichting hoofdstuk 6 landschapsplan en specifiek paragraaf 6.8 Vormgeving kunstwerken). Het viaduct van de Baron van Sternbachlaan wordt uitgevoerd volgens de visie van het Combiplan met schanskorven. De andere viaducten hebben een gewoon verloop van de hellingen van 1:2.

De verhoogde ligging biedt de weggebruiker meer uitzicht op de omgeving. Anderzijds vormt de weg ook een barrière in het landschap vanaf maaiveld. In totaal wordt dit effect neutraal beoordeeld.

Tabel 4.9 Beoordeling RK&V, belevingswaarde

Kwalitatieve score	Betekenis
0	Neutraal effect

Verandering RK&V, toekomstwaarde

Het wegontwerp speelt in op de toekomstige verkeersstromen in de regio. Daarnaast voorziet zij vanuit waterberging in een duurzame oplossing op boven lokale schaal.

Tabel 4.10 Beoordeling RK&V, toekomstwaarde

Kwalitatieve score	Betekenis
++	Positief effect

5 Uitgangspunten landschappelijke inpassing

De visie voor de landschappelijke inpassing is beschreven in de nota Ruimtelijke visie N35 Zwolle-Wierden. Deze nota geeft voor het gehele traject Zwolle-Wierden de hoofduitgangspunten en per traject de uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing en voor de vormgeving van kunstwerken en begeleidende elementen. In hoofdstuk 6 is beschreven in hoeverre deze uitgangspunten hebben doorgewerkt in het landschapsplan Nijverdal-Wierden.

5.1 Hoofduitgangspunten visie N35 Zwolle - Wierden

Weg ondergeschikt aan lokale landschapsstructuur

De N35 is het verbindende snoer waaraan onderscheidende landschappen en dorpen zich manifesteren. De samenhang van de weg als verbindende regionale lijn moet hierin zichtbaar zijn, maar tevens zullen ook de diverse landschappen herkenbaar moeten zijn.

Bij de landschappelijke trajecten is de doorgaande weg ondergeschikt en bepaalt de omgeving het wegbeeld. De identiteit van de zone wordt niet bepaald door de verschijningsvorm van de weg, maar door het karakter van het landschap waarin de weg ligt. Parallelstructuren, en soms ook de N35, zijn opgenomen in de lokale beplantingsstructuren waar deze onderdeel uitmaken van het kleinschalige landschap. Bij grootschalige landschappen zijn ook de parallelwegen onbeplant. Hiermee wijkt de visie dus essentieel af van de gedaante van de weg als doorlopende laan zoals die bij de aanleg in 1833 gestalte kreeg. De aanwezigheid van deze parallelstructuur is uniek en een

kernkwaliteit van de N35 en zal bij verbreding van de weg in de landelijke zone gehandhaafd moeten blijven.

Bij de omleidingen ligt de nadruk op het adres van het dorp aan de N35. De weg zelf is ondergeschikt en wordt niet gezien als ruimtelijke structuurdrager. Uitzondering hierop vormt de passage Raalte - Mariënheim waar de weg aangezet is met laanbomen. De kwaliteit van het adres van het dorp aan de N35 wordt door de gemeente zelf bepaald. De samenhang in de N35 als lijn wordt gezocht in elementen die aan de weg gekoppeld zijn:

- Het consequent beplanten van kruisingen met wegen (onderscheidende boomgroepen) en waterlopen (populieren). Bij een beperkt aantal kruisingen ontbreken de bomen. Vanwege continuïteit en samenhang heeft het de voorkeur deze kruisingen ook aan te planten met boomgroepen.
- een zoveel mogelijk continu bermbeeld.
- één basisvorm voor geluidsschermen en viaducten die lokaal ingekleurd kan worden.
- eenzelfde type lichtmast en ander meubilair (indien van toepassing).

5.2 Basisprincipes landschappelijke inpassing visie N35

Het voorgaande is aanleiding tot een vertaling in een aantal basisprincipes. Deze principes zijn exemplarisch voor de weg als lijn in de verschillende passages en landelijke zones. Ze geven een beeld hoe de weg er in dat specifieke gedeelte uit moet komen te zien.

De weg als samengangende lijn

Samenhang op de gehele N35 is te vinden in een simpel basisprofiel van de weg: een hoofdrijbaan, al dan niet met parallelwegen en bermen van gras.

Samenhang wordt ook gerealiseerd door terugkerende elementen langs de N35. Doordat elementen in dezelfde herkenbare vorm terugkeren, krijgen ze een bindende werking voor de gehele weg. Het gaat daarbij om:

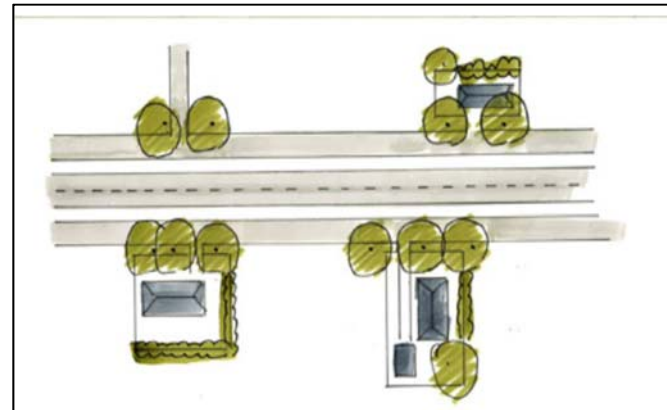
- Groepen van losse bomen op de gelijkvloerse kruisingen in de landelijke zone.
- Populieren bij de kruising met waterlopen.
- Wegmeubilair van een zelfde soort.
- Een bouwdoos, een set van uitgangspunten voor een samenhangend ruimtelijk beeld voor de kunstwerken (viaducten, aansluitingen en geluidwerende voorzieningen).

Herkenbaarheid van de zones

Naast het samenhangende doorgaande karakter van de weg is tevens de herkenbaarheid van de zones - de landschapstypen waar de weg doorheen voert - van belang. Per zone zijn één of meerdere profielen aangegeven die leidend zijn voor de verschijningsvorm van de weg. Bovendien wordt - indien van toepassing - een aantal ruimtelijke ingrepen aanbevolen.

Laanbeplanting N35 transformeren naar lokale structuur

De ruimtelijke consequenties voor het huidige wegbeeld zijn beperkt: het huidige wegbeeld voldoet in grote mate aan de visie. Toch is er één belangrijke aspect van de visie dat in strijd is met de huidige verschijningsvorm. Dit is de uitspraak in de visie dat de weg als lijn in de landelijke zones ondergeschikt dient te zijn. Met andere woorden: de weg mag ruimtelijk het landschap niet domineren. Dit principe heeft gevolgen voor beplanting die de N35 als laan benadrukt. Om niet meteen rigoureuus alle beplanting te moeten verwijderen, wordt voor deze trajecten - het gedeelte spoorovergang Mariënheim tot aan de Sallandse Heuvelrug en het gedeelte Nijverdal - Wierden het volgende ombouwprincipe gehanteerd: de boomstructuur die als laan de N35 benadrukt, wordt getransformeerd in een groenstructuur die gekoppeld is aan lokale elementen zoals erven, opritten en lokale wegen. Dit principe is hieronder schetsmatig weergegeven.



Figuur 5.1 beplantingsstructuren koppelen aan lokale elementen

Afwaarderen van de weg: een ruimtelijke opgave

In gevallen waar het tracé van de N35 op een andere plek komt te liggen dan het huidige tracé – zoals op het trajectgedeelte tussen Nijverdal en Wierden - ligt een ruimtelijke opgave. De afgewaardeerde N35 - het oude tracé - krijgt buiten het kader van het OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden een andere functionele betekenis en zal daardoor wellicht ook ruimtelijk een ander karakter moeten krijgen. Hier zal in een nadere uitwerking op landschapsplan niveau aandacht aan moeten worden besteed.

Nijverdal stedelijk karakter

De nieuwe passage bij Nijverdal heeft een eigen karakter door zijn ligging – pal langs het spoor en soms verdiept – en zijn verschijningsvorm. Het basisprofiel wordt gevormd door een bundeling tussen spoor en N35 waarbij de N35 geleidelijk op het zelfde niveau komt te liggen als het spoor. Ter hoogte van het station heeft het profiel een stedelijk karakter met een verdiepte ligging, rechte betonwanden en bruggen die over spoor en N35 gaan.

Landelijke zone Nijverdal – Wierden in drie delen

Net als in de overige trajectdelen die in het landelijk gebied liggen, is het uitgangspunt hier een onbeplante hoofdrijbaan. Beplanting kan daarentegen wel gekoppeld zijn aan de lokale structuren zoals erven. De landelijke zone is opgebouwd uit drie verschillende landschappelijke eenheden.

1. Het eerste deel gezien vanaf Nijverdal, komt vanaf de hogere zandgronden en duikt de kom van het voormalig veengebied in. Op deze overgang ligt het landgoed Notterveld en ligt haaks op de N35 een oud bebouwingslint.
2. De N35 ligt daarna te midden van het broek- en heideontginningen landschap met noordelijk een grote blokverkaveling met essen langs de wegen en zuidelijk een smalle strokenverkaveling met singels.
3. Vervolgens gaat de weg omhoog naar de es van Wierden. Het landschap wordt hier kleinschaliger. De weg ligt gebundeld met het spoor. De weg wijkt qua ligging af van de historische ligging van de N35.

Aanbevolen ingrepen: onbeplante weg met grasbermen

Het uitgangspunt voor het wegprofiel is een onbeplante weg met grasbermen. Het heeft de voorkeur de parallelstructuur – indien mogelijk – in stand te houden. Beplanting in de vorm van bomen of singels kan gekoppeld worden aan lokale structuren.

Bundeling met spoor

Het is aan te bevelen de bundeling met het spoor zo lang mogelijk door te zetten. Het traject Wierden-Nijverdal krijgt hiermee een eigen identiteit als bundel met de spoorlijn. De bundeling zelf kan geaccentueerd worden door beplanting waarbij zicht op het omliggende landschap uitgangspunt zal moeten zijn.

Aansluiting Burg H. Boersingel met solitaire bomen accentueren

De huidige gelijkvloerse kruising met de Burg. H. Boersingel, is momenteel onbeplant. Om de thematiek van boomgroepen door te zetten wordt aanbevolen hier in het nieuwe (ongelijkvloerse) ontwerp solitaire bomen in groepen aan te planten.

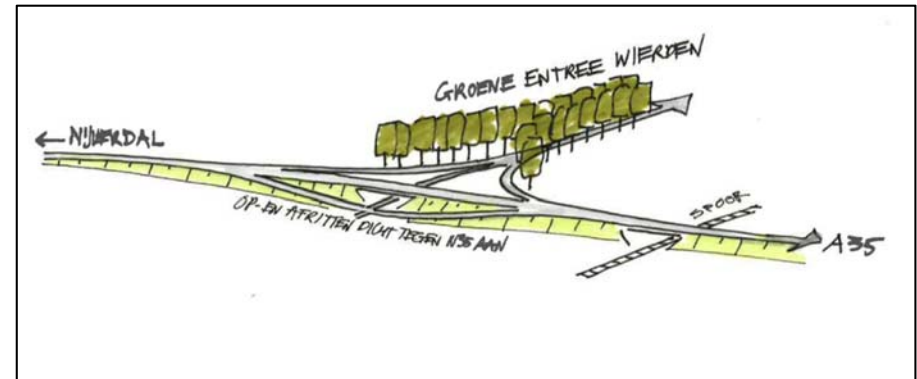
Dwarswegen accentueren

Verder kunnen de landschappelijke structuren die dwars op de N35 staan, worden versterkt door deze tot aan de weg door te zetten (aanbeveling).

Aansluiting Wierden-West en groene entree Wierden

De nieuw aan te leggen aansluiting Wierden-West krijgt een technische verschijningsvorm waarbij de toe- en afrit aan de zuidzijde zo dicht mogelijk tegen de hoofdrijbaan aan liggen (Haarlemmermeer oplossing). De toe- en afrit aan de Wierdense zijde kunnen ruimer worden aangelegd vanwege het feit dat deze zijde de entree – en daarmee de hoofdrichting van de aansluiting – tot Wierden is. De kruisende wegen kunnen in de laanbeplanting worden gezet om zo de koppeling met het lokale landschap ruimtelijker te maken.

Passage Wierden



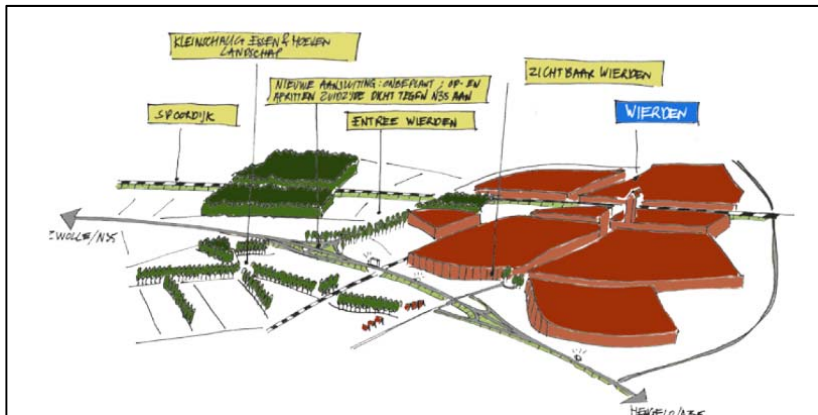
Figuur 5.2 Impressie van de nieuwe aansluiting Wierden-west (Haarlemmermeer variant) en de toegang tot Wierden (bron Visie N35 Zwolle-Wierden)

Rond de passage Wierden zal het een en ander gaan veranderen. De passage Wierden is in zijn huidige verschijningsvorm tamelijk anoniem. Van Wierden is tot aan de recent aangelegde aansluiting “Wierden” weinig te zien. Dit komt met

name door de dichte beplantingssingel die aan de noordzijde van de N35 staat. Het basisprofiel van de passage Wierden is een open onbeplante weg, die na verdubbeling uit 2x2 rijstroken bestaat. Een gedeelte van de passage is aan één of beide zijden voorzien van geluidsschermen. Beplanting dient gekoppeld te worden aan Wierden.

Versterken gezicht van Wierden

Het adres en het gezicht van Wierden aan de N35 kan versterkt worden. Hoe en of dit gestalte kan krijgen zal in overleg met de gemeente plaats moeten vinden. Het betreft hier een ontwerpogave. Deze is in de paragrafen 6.3 en 6.5, die ingaan op de aansluiting van het landschapsplan op de omgeving, nader uitgewerkt.



Figuur 5.3 Impressie van Wierden met de nieuwe aansluiting (Bron: Visie N35 Zwolle – Wierden)

Compenserende beplanting

Verwijderen van beplanting brengt een compensatieplicht met zich mee. Aanbeveling is om deze compensatie te koppelen aan het versterken van

omliggende landschapsstructuren – en dus niet te koppelen aan de weg. Dit is in hoofdstuk 6 nader uitgewerkt.

5.3 Vormgeving kunstwerken en geluidwerende voorzieningen

Het uitgangspunt van een samenhangende weg zal ook tot uitdrukking moeten komen in de vormgeving van nieuwe kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

Geluidweringen

De nieuw te bouwen schermen dienen in vormgeving aan te sluiten bij de recent geplaatste schermen bij Wierden. De twee componenten van deze schermen: een betonnen plint en een houten bovenbouw, lenen zich goed voor een variabele toepassing. Toepassing van deze thematiek heeft bovendien als voordeel dat de nieuwe schermen langs de N35 eveneens aansluiten bij die van de A35. Bovendien hebben de schermen een rustige uitstraling en passen daardoor ook in een landelijke context. Hoewel voor het traject Zwolle – Wierden de vertaling van bovenstaand schermtype nog een ontwerpslag behoeft, wordt in het kader van de ruimtelijke visie een aantal ingrediënten aangedragen op welke manier het scherm eruit moet komen te zien. De lengte en hoogte van de schermen volgt uit het verrichtte akoestisch onderzoek.

Basisprincipes geluidweringen

- Uitgangspunt is een rechtopstaand scherm. Alleen indien er vanuit andere geluidsbronnen en geluidsgevoelige objecten een achterover hellend scherm gewenst is, kan hiervan worden afgeweken.
- Toepassen van een betonnen plint van 1m hoog bij een totale schermhoogte van 3 meter en 1,5m hoog bij een totaal scherm van 4 of meer meters hoogte, met aan weerszijden driehoekige beëindigingen. Het EPvE Zwolle - Wijthmen gaat uit van een markante

gebogen beëindiging, conform het gerealiseerde scherm bij Wierden. Bij een 4m hoog scherm bedraagt de ruimte voor de afronding 9m, bij een 2m hoog scherm bedraagt de ruimte voor de afronding 5m.

- Betonnen afwerkingen glad met grijsschaal beton V (donkergrijs) volgens CUR 100. Stalen elementen granietgrijs (RAL 7026).
- Dichte opbouw bij voorkeur van hetzelfde materiaal als bestaande schermen (hout). Mocht dit om redenen niet kunnen dan gaat de voorkeur uit naar een materiaal dat qua structuur en opbouw in de buurt komt van de bestaande schermen.
- Zowel de open als de dichte variant hebben een basishoogte van 4 meter, maar kunnen ook in een lagere of hogere vorm worden toegepast.
- Uitgangspunt is dat gesloten en transparante variant in elkaar kunnen overlopen en dus samen één scherm vormen met zo wel een transparant als een dicht gedeelte.



Figuur 5.4 De bestaande geluidschermen bij Wierden.

Waar een dicht en waar een transparant scherm?

Afhankelijk van de plaatselijke situatie kan gekozen worden voor één van beide oplossingen.

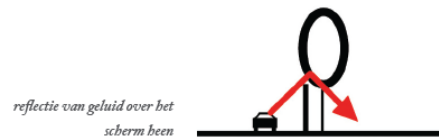
- De transparante variant wordt toegepast bij het kruisen van landschappelijke structuren zoals een beek of kanaal. Ook ter hoogte van de passages van de kernen heeft een transparant scherm de voorkeur zodat de achterliggende kern zichtbaar blijft vanaf de weg.
- In het landelijk gebied is de toepassing van geluidschermen incidenteel en alleen ter hoogte van plaatselijk bebouwing. Hier wordt voorgesteld de keuze van het type scherm – besloten of transparant – in overleg met de bewoners te nemen. Wanneer een woning dicht op de weg staat, is het denkbaar dat een transparante variant de voorkeur heeft om op die manier het ruimtelijk gevoel te behouden. Een dicht scherm zou dan veel uitzicht en lichtinval kunnen wegnemen.
- In de te volgen visie is aangegeven dat Wierden het zicht op het dorp wil verbeteren. In dat geval dienen geluidweringen transparant te worden uitgevoerd.

Eén scherm, twee kanten

Een geluidscherm heeft altijd twee kanten: een wegzijde en een bewonerszijde. Hoofduitgangspunt is om aan de wegzijde het scherm in zijn volle glorie te laten zien, dus hier geen elementen ervoor zoals bijvoorbeeld een haag of een geleiderail.

Geluidscherm en beplanting

Aan de bewonerszijde kan het beeld gevarieerder zijn. De basis wordt gevormd door het scherm. Aan dit beeld kunnen – afhankelijk van de wensen en de situatie – groene elementen worden toegevoegd. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van een haag of klimop beplanting aan de bewonerszijde van het scherm (zie impressie).



Figuur 5.5 geluidwering en beplanting

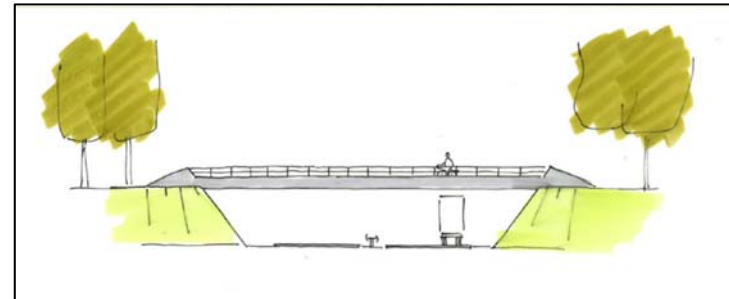
Er moet voorzichtig worden omgesprongen met beplanting direct achter het geluidsscherm. Bomen met een kruin hoger dan de top van het geluidsscherm, kunnen de schermwerking verminderen door reflecties tegen de onderkant van het bladerdek, zodat het geluid over de schermtop heen wordt geplaatst. Begroeiing vlak bij het scherm wordt daarom het best beperkt tot de hoogte van het scherm.

Uitkomsten Locatie Specifieke Bijeenkomsten najaar 2016 en voorjaar 2017
Groot aandachtspunt is de leefbaarheid voor mensen die vlakbij de N35 wonen. Dit bleek ook uit de opmerkingen op de locatie specifieke bijeenkomsten in het najaar van 2016 en voorjaar van 2017. In het algemeen willen de bewoners zo hoog mogelijke schermen, niet transparant, aan de bewonerszijde voorzien van groene beplanting. De schermafmetingen volgen uit het akoestisch onderzoek.

Kunstwerken over N35

Ook de nieuw te bouwen kunstwerken maken onderdeel uit van en zullen bij moeten dragen aan samenhang op de N35. Alle kunstwerken waar de N35 onder doorgaat - en die dus van grote impact zijn op het wegbeeld - zijn van één familie en vormen verwantschap met de geluidsschermen. De vormtaal van de schermen komt terug in de overspanning van het viaduct (zie schets hieronder). Het viaduct is ingetogen. De voorkeur gaat uit naar een overspanning zonder middenpijler. Het brugdek zelf is weggewerkt achter de plint van de overspanning. Landhoofden zijn weggewerkt in groene

dijklichamen zonder beplanting op de taluds. De schuine lijn van het landhoofd ligt in het verlengde van de schuine lijn in de overspanning.



Figuur 5.6 Impressie van een kunstwerk over de provinciale weg.

Kunstwerken van dwarsverbindingen

De kunstwerken van de dwarsverbindingen – onder de N35 door - hoeven niet van één familie te zijn. Lokaal zijn er wellicht aanleidingen om het viaduct zijn eigen lokale gezicht te geven. Wel is het van belang dat de zichtbare elementen vanaf de N35, dus bijvoorbeeld relingen van één type zijn. Zij maken onderdeel uit van de elementen die samenhang en eenheid geven aan de N35.

Ecoduct eigen vormgeving

Het ecoduct als bijzondere ecologische passage mag een eigen vormgeving hebben zodat het fenomeen ecoduct zich duidelijk onderscheidt van de andere kunstwerken. Het nieuwe ecoduct ligt in een ander landschapstype dan het ecoduct Twilhaar ten westen van Nijverdal en mag qua vormgeving afwijken.

Vormgeving ecoduct

De vormgeving van het ecoduct is uitgewerkt in de rapportage van de Grontmij uit 2013. Voor het nieuw te bouwen ecoduct bij Nijverdal over de (nieuwe) N35 en het spoor Zwolle - Wierden zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Geen fietspad op / naast het ecoduct (zoals in variant II uit 2013);

- Inpassing van bovenleiding ter plaatse van het spoor;

De inrichtingseisen en de uitgangspunten zoals die in 2013 van toepassing waren en ook overgenomen zijn in het Landschapsplan;

- De hellingen in de verbinding voor de natuur mogen niet steiler zijn dan 1:15.
- De verbinding moet van de weg en het spoor zijn afgeschermd door ten minste 2 meter hoge wallen of schermen (doelsoort Ree mag er niet overheen kunnen springen).
- De landschappelijke overgang ter plaatse dient door het ecoduct te worden versterkt door het benadrukken van de langgerektheid en de noord-zuid gerichtheid en/of door het gebruik van harde materialen in plaats van grondwerk en beplanting alleen. NB: niet elke organisatie in de omgeving ondersteunt dit uitgangspunt. De lengte van het ecoduct mag niet onnodig lang gemaakt worden.
- Bij de vormgeving en materiaalkeuze wordt aansluiting gezocht bij het ecoduct Twilhaar aan de westzijde van Nijverdalen.

De noordelijke toeloop (helling) valt in de tot natuurgebied om te vormen landbouwgronden ten noorden van de spoorbaan. De zuidelijke toeloop komt uit in de natuurstrook die ten oosten van het bedrijventerrein 't Lochter III is voorzien.

Beschrijving lengteprofiel

Een uitdaging in het ontwerpen van het vooraanzicht is het gegeven dat het kruisen van de spoorbaan een hoger brugdek vraagt dan het kruisen van de wegen. Daarom is in 2013 bij het ontwikkelen van variant I ervoor gekozen de afscheidende wanden/brugranden een vaste hoogte te geven. Het verschil tussen maaiveldhoogte en bovenkant wand bedraagt ten minste 2 meter, wat vanuit verstoring (licht, geluid) het minimum is. Dit is ook afdoende om te voorkomen dat dieren vanaf het ecoduct de weg op springen.

Ingebracht Landschapsplan door Stichting Natuur en Milieu Wierden

De stichting heeft een notitie ingebracht met de titel: *Symbiose tussen F35 en N35 Noordvariant*. Met deze visie geeft de Stichting aan op welke wijze de N35, de snelfietsroute F35 en het ecoduct als één ontwerpogave gezien dient te worden. Het plan heeft als doel de historie van het landschap, de wegen en kruisingen zichtbaar en leesbaar te maken.

De toekomstige snelfietsroute, op de Nijverdalsestraat kan gezien worden als route met landschappelijke waarde en een route met recreatief en toeristisch gebruik. De notitie geeft een aantal concrete suggesties om dit te bereiken:

- Aan wisselende zijden beplanten van de snelfietsroute met bomen. Dit geeft beschutting, schaduw en herstelt het wegbeeld van de tijd dat Napoleon de weg aanlegde.
- Bij de Halfweg, nabij Nijverdalen, herstellen van het wachtershuisje in de vorm van een kunstzinnige uiting (Folly). Het wordt een verwijzing naar de historische plek en is een rustpunt voor de fietser.
- Het herstellen van twee tolboompalen; één op de overgang van de Regge in Nijverdalen en één bij de Oude Tolweg nabij Wierden.
- Daar waar de nieuwe N35 de huidige N35 kruist, kan een rustpunt gemaakt worden, die verwijst naar de steenbakkers-historie (*steenbraoke*), die op de hogere gronden te vinden was.

Deze aanbevelingen liggen buiten de OTB grenzen van de nieuwe N35. Het wisselend beplanten van de snelfietsroute is opgenomen als aanbeveling in het landschapsplan van de N35.

6. Landschapsplan

6.1 Inleiding

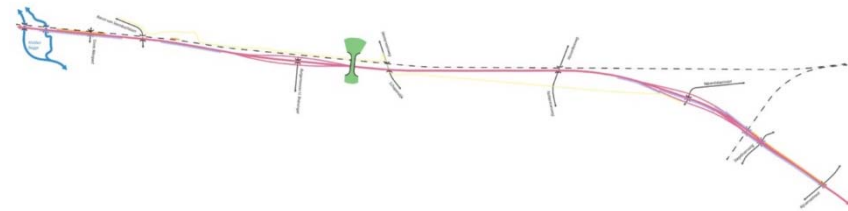
In het landschapsplan wordt onderscheid gemaakt in inpassingsmaatregelen die voortkomen uit wettelijke maatregelen ten aanzien van geluid (locatie en vormgeving geluidsschermen), natuur (mitigerende en compenserende maatregelen), boscompensatie, water en aanvullende maatregelen. In het landschapsplan zijn de wegaanpassing zelf, evenals de maatregelen vanuit de diverse thema's integraal landschappelijk ingepast.

De uitgangspunten vanuit de diverse thema's zijn in dit hoofdstuk beknopt weergegeven. In de rapporten van deze thema's wordt een nadere toelichting en onderbouwing gegeven op deze uitgangspunten. Resultaat is een integraal landschapsplan, begeleid met dwarsprofielen en aanzichten voor de meest onderscheidende locaties.

Als tussenstap naar het Landschapsplan is een Vlekkenplan ontwikkeld dat is voorgelegd aan de ambtelijke begeleidingsgroep op 16 maart, besproken op de locatie specifieke bijeenkomsten op 30 maart en voorgelegd aan Rijkswaterstaat-Oost op 4 april 2017. Op deze bijeenkomsten zijn klanteisen en wensen opgehaald ten aanzien van het Ontwerp. Vervolgens is na advies en honorering van de klanteisen en wensen en na afstemming van openstaande uitgangspunten met diverse partijen het Vlekkenplan uitgewerkt in een gedetailleerder Landschapsplan.

6.2 Wegontwerp en hiërarchie knooppunten

Onderstaand figuur toont het wegontwerp ten opzichte van het spoor, de kruisende (spoor-)wegen en waterlopen.



Figuur 6.1 Het wegontwerp

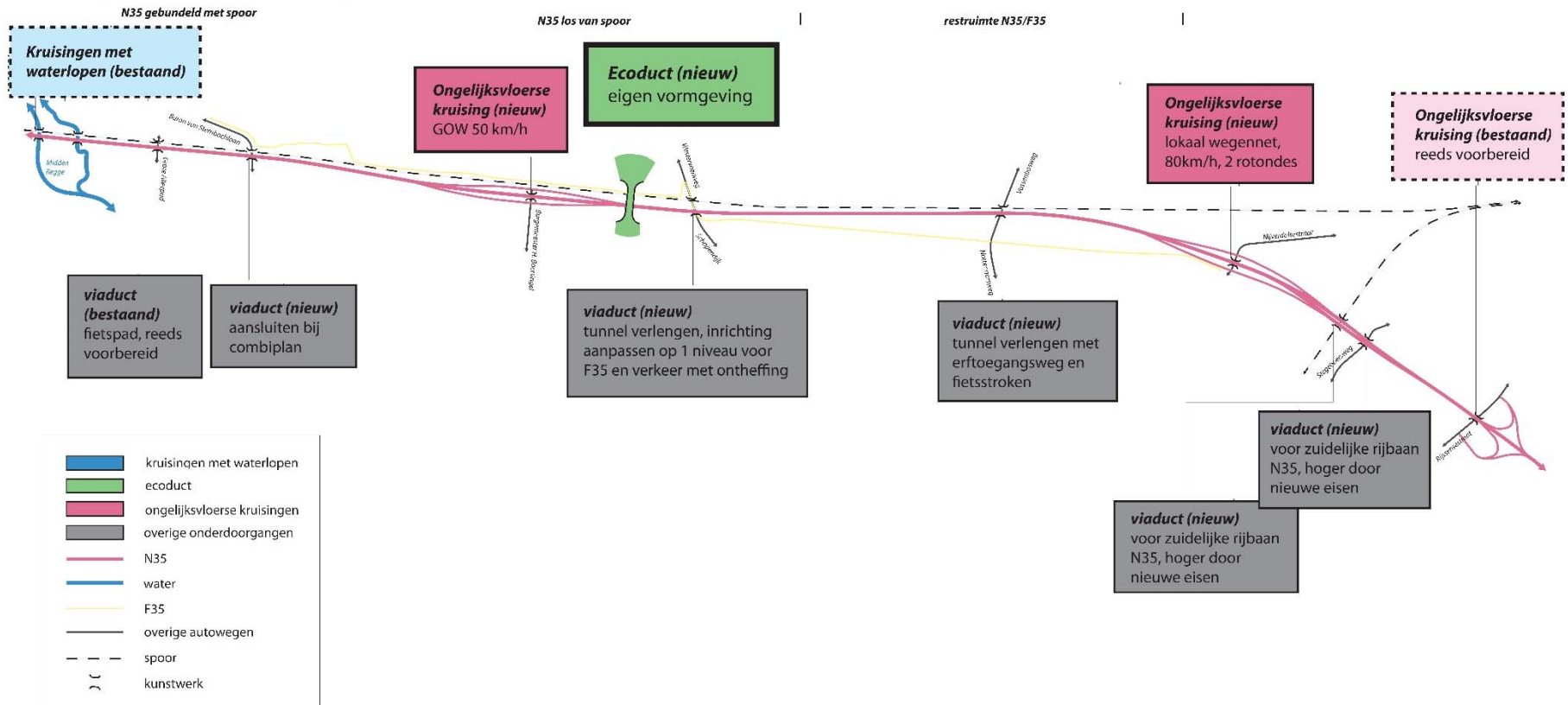
We onderscheiden in de kruisingen en aansluitingen van de weg met de kruisende structuren een hiërarchie op drie niveaus.

1. Ecoduct eerste niveau met eigen vormgeving

Het ecoduct gaat als enige over de weg heen. Zij vormt een belangrijke verbindende schakel in het natuurnetwerk ten noorden en ten zuiden van de N35. Dit mag ruimtelijk tot uitdrukking komen. Het ecoduct staat bovenaan in de hiërarchie en mag het meest opvallende element vormen in ruimtelijke kwaliteit en vormgeving. Ze mag een eigen vormgeving krijgen.

2. Aansluitingen tweede niveau

De aansluitingen, met op- en afritten vormen het tweede niveau. Zij zijn in rood weergegeven; bij de Burgemeester H. Boersingel, Wierden-West en de bestaande aansluiting aan de zuidkant van Wierden. Deze aansluitingen mogen herkenbaar zijn en met beplanting worden geaccentueerd als knooppunten, zodat het duidelijk is dat je hier als weggebruiker op en van de weg kan.



Figuur 6.2 Relatie N35 met wegenstructuur en hiërarchie van kruisende wegen

3. Doorgangen van derde niveau

Dan is er een groot aantal onderdoorgangen voor lokaal verkeer, fietsverkeer of bestemmingsverkeer. Deze zijn van een lagere orde en kennen geen bijzonderheden in de vormgeving, behalve bij de Baron van Sternbachlaan, daar wordt in de vormgeving aangesloten bij het Combiplan.

4. Aansluiting bij Combiplan

In Nijverdal, ten westen van ons plangebied, loopt de weg in een tunnel. Dit weg deel is ingepast volgens de vormgeving van het Combiplan. Hierin wordt uitgegaan van taluds van schanskorven en rechtopstaande geluidweringen van beton met een kleuropbouw in drie aarden kleuren. De vormgeving van het Combiplan wordt in de kunstwerken doorgezet tot en met de Baron van Sternbachlaan, omdat deze kruising tweezijdig in stedelijk gebied ligt. Dit geldt niet voor de kruisingen en aansluitingen meer naar het oosten. De geluidweringen worden ten westen van het ecoduct in de vormgeving van het Combiplan uitgevoerd, aansluitend op het stedelijk gebied van Nijverdal. Door deze keuzes wordt samenhang en rust in de vormgeving nagestreefd.

6.3 Landschappelijke aansluiting op omgeving

De aansluiting van de N35 op haar omgeving is in figuur 6.3 op de volgende pagina weergegeven. In het westen wordt aansluiting gezocht bij het stedelijk gebied en de vormgeving van het combiplan. De leefbaarheid en het woongenot in Nijverdal worden behouden. In ruimtelijk opzicht sluiten de groenstructuur en de inpassing van de geluidweringen aan bij de variatie van stedelijk gebied en groen.

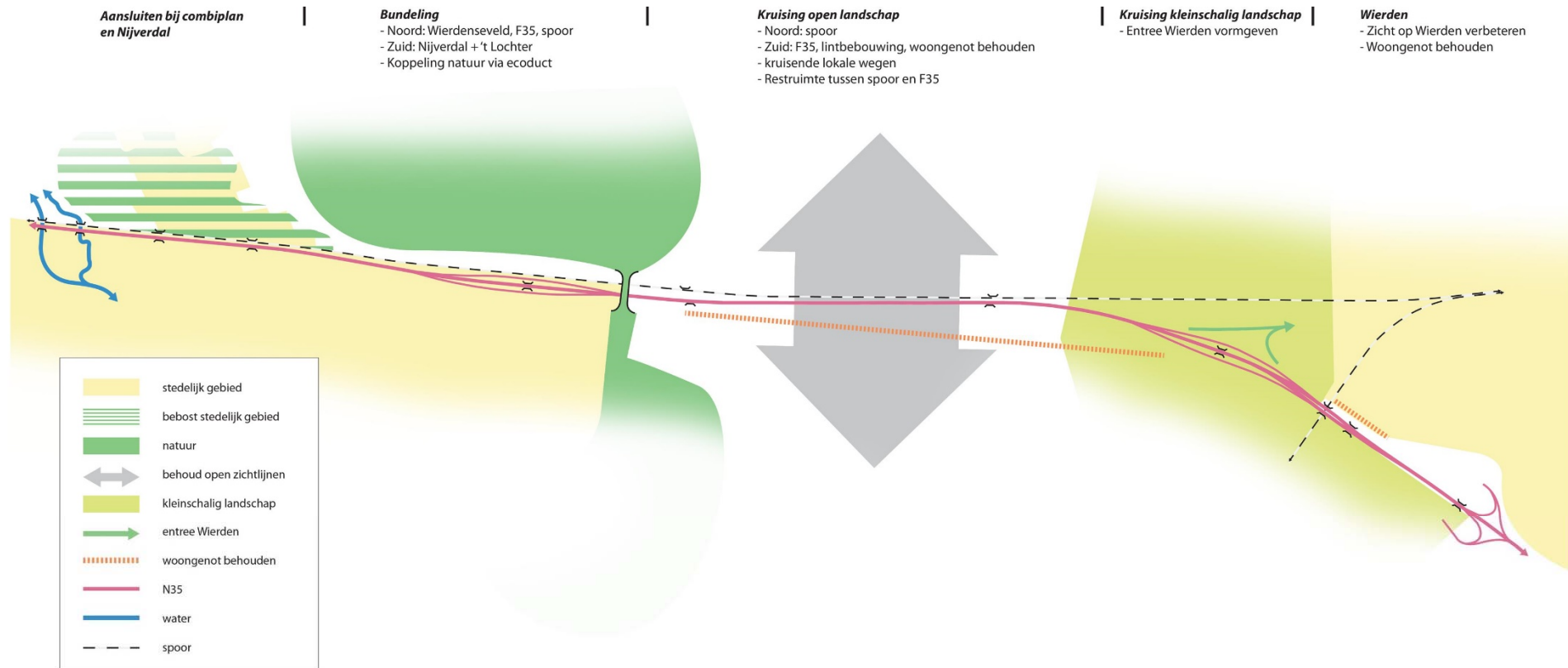
Ter hoogte van bedrijventerrein 't Lochter wordt aan de zuidzijde van de N35 rekening houden met deze zichtlocatie.

Vanuit het Wierdense Veld ontstaan kansen een goede verbinding te maken met het natuurgebied aan de zuidkant via het ecoduct. De inrichting staat in het teken van een goede functionele verbinding voor de doelsoorten. Daarnaast toont het ecoduct ook in visueel opzicht de verbinding tussen natuurgebieden en mag zij een opvallend element in de oriëntatie vormen.

De openheid van het jonge heide- en broekontginningenslandschap wordt zoveel mogelijk behouden.

In het essenlandschap wordt aangesloten bij het kleinschalige landschap met de verschillende lijnvormige beplantingen en bossages en wordt een groene entree vormgegeven naar Wierden. De relaties in dit landschap worden behouden, evenals de uitzichten door de hogere ligging. Ook het zicht op Wierden wordt verbeterd.

Woningen langs de N35 worden afgeschermd met goed vorm gegeven geluidweringen, ingepast met passende beplanting aan de bewonerszijde.



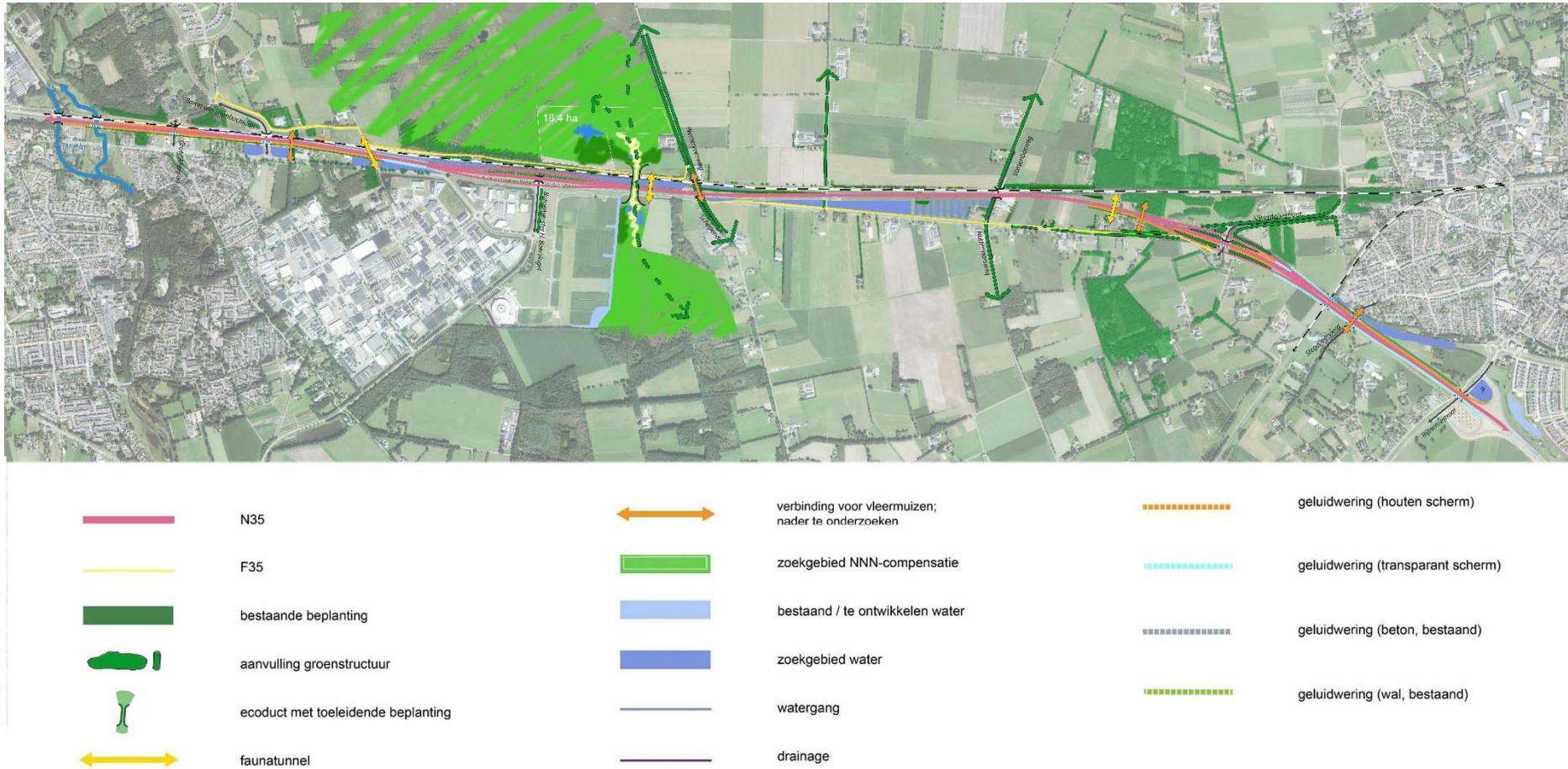
Figuur 6.3 Landschappelijke aansluiting N35 op de omgeving

6.4 Ecologische verbindingen en compensatie

Vanuit het thema natuur zijn zowel goede verbindingen over en onder de weg gewenst als compensatie van natuur- en bosgebied dat verloren gaat.

Ecoduct

De belangrijkste gewenste ecologische verbinding ligt bij het ecoduct, de doelsoort is de ree, ook veel andere dieren zullen gebruik maken van dit ecoduct.



Figuur 6.4 Vlekkenplan met zoeklocaties voor ecologische verbindingen en waterbergingen

Ontsnipperende voorzieningen voor vleermuizen

Daarnaast zijn op diverse plaatsen (west, midden en oost 2x) vliegroutes van vleermuizen onderzocht. Voor de midden en twee oostelijke locaties zijn ontsnipperende voorzieningen, bijvoorbeeld in de vorm van verbindende landschappelijke structuren, aansluitend op bestaande opgaande groenstructuren gewenst tot zo dicht mogelijk bij de weg. Deze bestaan uit boombeplantingen die doorlopen aan beide zijden van de weg. Uit het vleermuisonderzoek blijkt dat de westelijke verbinding vervalt (zie deelrapport Natuur).

De precieze locaties en wenselijke maatregelen worden nog nader uitgewerkt. Als de verbinding niet via beplanting mogelijk is, zijn constructies met een dichte bovenrand op voldoende hoogte boven de weg een alternatief, waar vleermuizen aan de windluwe zijde en afgeschermd van licht langs kunnen vliegen.

Faunatunnels

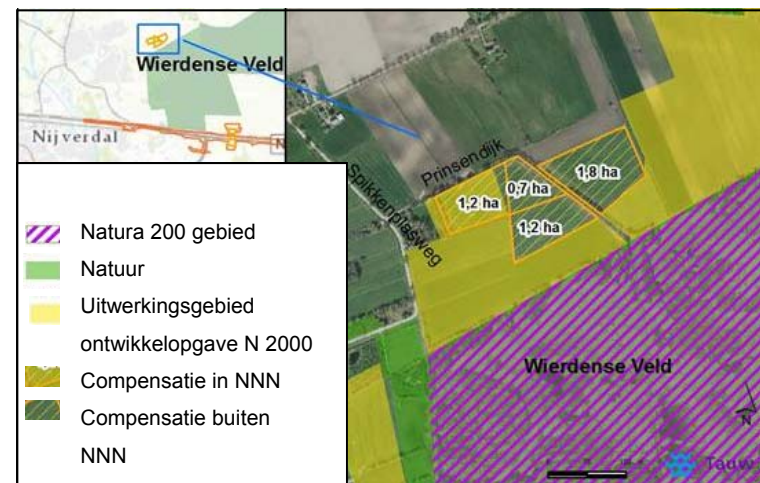
Voor reptielen, amfibieën en klein zoogdieren zijn faunatunnels gewenst in het westen, midden en oosten van het tracé. In het westen kan een bestaande tunnel verlengd worden. Ten oosten van het ecoduct is het niet haalbaar de bestaande faunatunnel te handhaven. Het ecoduct wordt hiervoor zo goed mogelijk ingericht. Bij de aansluiting Wierden-West komt een nieuwe faunatunnel met een nieuwe aansluitende inrichting bij de in- en uitgangen.

Natuur- en boscompensatie

Naast nieuwe verbindingen is er ook natuur- en boscompensatie nodig. De opgave is als volgt, zie ook het Natuurrapport. De compensatieopgave voor het oppervlak natuur is 7,5 ha. Met een compensatiefactor van 1,66 is dit 12,3 ha voor de opgave NNN, Natuur Netwerk Nederland.

De invulling van de kwalitatieve boscompensatie (NNN) is in het landschapsplan getekend en in het deelrapport Natuur kwantitatief nader uitgewerkt. Ze bestaat uit:

- Bossen en struiken in de natuurzone ten noorden en zuiden van het ecoduct / Ecozone 't Lochter III 6 ha.
- Bos ten noordwesten van het Wierdense Veld buiten NNN 3,7 ha.
- Kruiden- en faunairijk grasland in ecozone 0,3 ha.
- Overige natuur ecozone op, ten noorden en ten zuiden van ecoduct 2,8 ha.



Figuur 6.5 Compensatie ten noordwesten van Wierdense Veld.

Ten opzichte van de opgave NNN van 12,3 ha wordt meer gecompenseerd voor voldoende landschappelijke afwisseling in de ecozone (in totaal 12,8).

Vanuit de Wet Natuurbescherming is de boscompensatie opgave 11,6 ha. Dit wordt met 11,95 ha ruim ingevuld door:

- a en b van de NNN boscompensatie (9,7 ha).
- verbindende bossages in aansluiting op de verbindende functie van het ecoduct en de aansluiting Wierden West voor vleermuizen (2,25 ha).

Compensatie bomenrijen

In het deelrapport Natuur is bepaald dat er 2950m bomenrij gekapt moet worden voor de aanleg van de N35. Dit is ook de opgave voor de herplant. Ten behoeve van de ontsnipperende maatregelen voor vleermuizen en de landschappelijke verbinding worden bomenrijen terug aangeplant. De locaties ten behoeve van de geleiding van vleermuizen zijn opgenomen binnen de OTB grenzen en worden in het richtinggevend inrichtingsplan nader uitgewerkt:

- Bomenrijen ten zuiden van de aansluiting Wierden-West 600m

Voor landschappelijke bomenrijen zijn als aan te planten opgenomen:

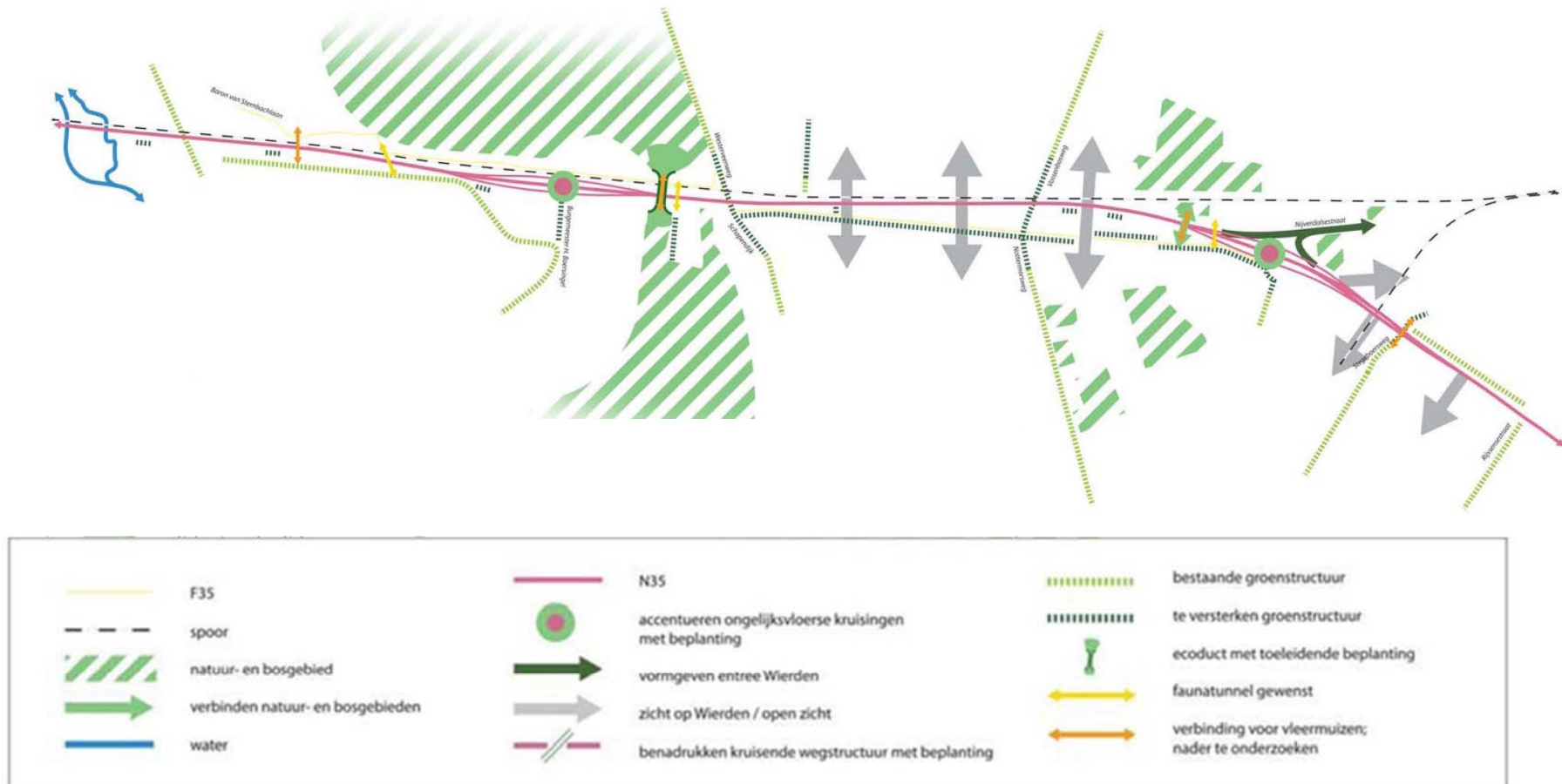
- landschappelijke inpassing aansluitingen
burg H Boersingel en Wierden West; 2000m
- Landschappelijk versterken Schapendijk / F35, Dwarsdijk,
Vossenbosweg tussen spoor en F35 150m
- Herplant zuidzijde N35 Nijverdal; 200m

De totale herplant van bomenrijen binnen de OTB grenzen bedraagt hiermee 2950m en is dus voldoende.

Als aan te bevelen landschappelijke bomenrijen ter versterking van landschappelijke / historische structuren is 2000m opgenomen:

- Notterveldsweg en Westerveenweg; 850m
- Vossenbosweg en Dwarsdijk 450m
- Oorspronkelijk tracé N35 700m

Landschapsvisie op hoofdlijnen



Figuur 6.6 Landschapsvisie

6.5 Integratie natuur en landschap in landschapsplan



Figuur 6.7 Voorbeeld inrichting ecoduct en aansluitende ecozone

Ecoduct

Het ecoduct is een belangrijke groene verbinding met een eigen vormgeving. Zij fungeert tevens als hopover. Zij krijgt een specifieke inrichting met een

verbindende zandbaan, stobbewal, afschermend 2m hoog scherm tegen geluid en lichtinstraling en toe leidende beplantingen van struiken en bossages. De Inrichting zal nader worden uitgewerkt in overleg met onder andere Landschap Overijssel in het Richtinggevend Inrichtingsplan.

De beide toelopen hebben een helling van 1 :15. Door de inrichting met struiken en bossages ontstaat een soort trechter. Die trechterwerking wordt ondersteunt door structuurrijke begroeiing en stobbenwallen die op hun beurt aansluiten op structuren in de omgeving. De aansluiting op de omgeving wordt versterkt door inrichtingsmaatregelen in die omgeving:

- Vanaf de noordelijke toeloop komt een beplantingsstructuur die aansluit op de bestaande erfbeplanting van de boerderij.
- Daarnaast wordt aan de noordwestzijde van het ecoduct een strook van 25 m breed | opgaande begroeiing ontwikkeld. . Dit om de ruimtelijke overgang te versterken en om de toeloop naar het ecoduct te versterken.
- Aan de noordzijde zal aansluitend aan de aanlanding van het ecoduct het natuurnetwerk door andere partijen, waaronder Landschap Overijssel ontwikkeld worden.
- Ten zuidoosten van het ecoduct ligt een bestaande houtwal. De houtwal zorgt er samen met de beplanting langs de Notterveldsweg voor dat dieren naar het ecoduct geleid worden.
- Langs de Notterveldsweg wordt aanbevolen een “structuurrijke laanbeplanting” aan te brengen als versterking van de landschapsstructuur en als nieuwe ontsnipperende voorzieningen route voor vleermuizen. Bomen met hier en daar ondergroei van ruigte en plukken struweel. Er blijft wel zicht mogelijk onder de laanbomen door (dit in afstemming met gemeente en eigenaar).
- Ten zuiden van het ecoduct wordt een ecozone ingericht met struiken en bossages. Deze hebben een functie als toeleiding naar het ecoduct en vormen ook een onderdeel van de compensatieopgave van NNN gebieden en de boscompensatie.
- De opstallen op het erf Notterveldsweg 2, in eigendom van de gemeente, blijven gehandhaafd. Er zijn kansen om deze te benutten

vanuit een ecologische functie voor vleermuizen en uilen. Tevens is hier een educatieve functie mogelijk.

- Het water naast het toekomstig bedrijventerrein kan worden ingericht met een geleidelijk oplopende, natuurvriendelijke oever met daarlangs poeltjes, ruigte, bomen en struiken. Die sluit aan op de zuidelijke toeloop naar het ecoduct. Een reeks vochtige plekken op het ecoduct ‘neemt” het natte milieu mee naar de overkant van weg en spoor;
- Het ecoduct wordt tevens als faunapassage voor kleinere dieren ingericht, omdat de bestaande faunapassage niet gehandhaafd kan blijven.

Combirasters bij ecoduct

We houden conform de Basisspecificatie Ecoduct aan dat de rasters tot aan 500m vanaf het ecoduct doorlopen. Omdat het ecoduct functioneert voor diverse grondgebonden diergroepen, met name grote zoogdieren (ree), kleine zoogdieren en amfibieën en reptielen, is uitgegaan van de plaatsing van combirasters. Deze bestaan uit een combinatie van reeënraaster (minimaal 1,80 m hoog), dassenraaster (minimaal 1,00 m hoog, deels ingegraven) en glad amfibieën/reptielenscherm (minimaal 0,40 m hoog). Deze worden geplaatst aan de noordzijde van het spoor en de zuidzijde van de N35. Aan de oostzijde van het ecoduct zijn de rasters iets verlengd tot aan het eerste erf aan de zuidzijde. De rasters sluiten aan op de aanlandingen bij het ecoduct en kunnen vervolgens worden opgenomen in de begeleidende beplantingen, zodat ze visueel zo min mogelijk opvallen. Waar een weg wordt gekruist is een wildrooster voorzien.

Ontsnipperende voorzieningen voor vleermuizen

Uit het vleermuizenonderzoek blijkt dat op een drietal locaties ontsnipperende maatregelen voor vleermuizen gewenst zijn. Deze locaties liggen op het ecoduct, bij de aansluiting Wierden-West in twee varianten en bij de tunnel in de Stegeboersweg.. In eerste instantie wordt gestreefd om groene verbindingen aan weerszijden van de weg zo nauw mogelijk op elkaar aan te

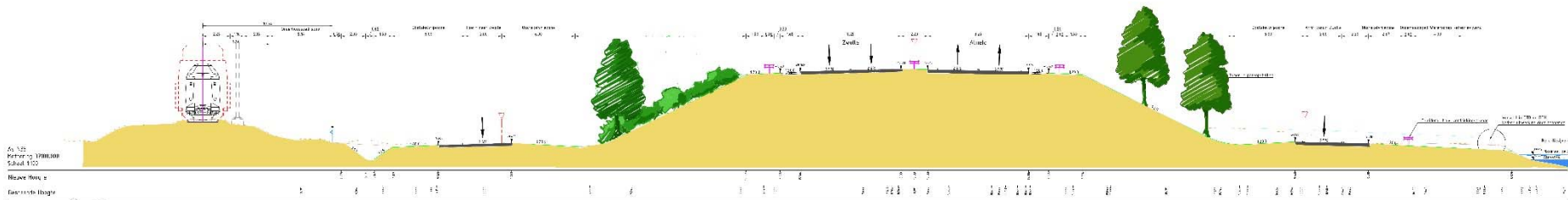
laten sluiten. Hiervoor zijn aanvullende bomenrijen en bossages gewenst. Bij de aansluiting Wierden-West wordt tevens een faunatunnel aangelegd. Bij deze faunapassage is aanvullend ook de realisatie van klein wild rasters noodzakelijk. Daarvoor is uitgegaan van minimaal 50 meter ter weerszijden van de faunapassage. Het raster is minimaal 1,00 m hoog en dient aan de onderzijde door te lopen tot in de grond.

Beplante ongelijkvloerse kruisingen

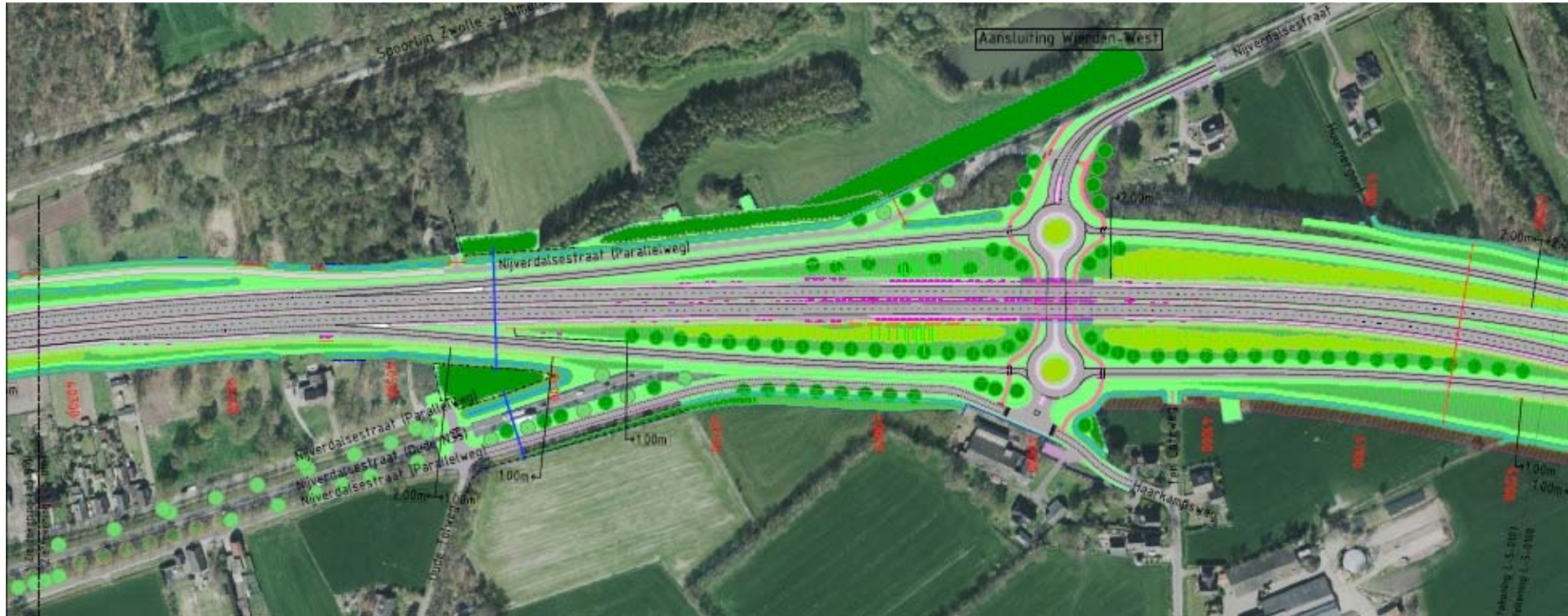
De twee ongelijkvloerse kruisingen worden met beplanting aangekleed, zodat ze landschappelijk aansluiten op het landschap en ook als knooppunt een duidelijke identiteit hebben.

Aansluiting Burg. H Boersingel

De aansluiting van de Burgemeester H. Boersingel kent aan de noordzijde een natuurlijke beplanting, verwijzend naar het Wierdense veld. Aan de zuidzijde krijgt ze een meer open parkachtige beplanting met goed zicht op bedrijventerrein 't Lochter. Aan de noordzijde is bij het einde van de afrit rekening gehouden met zichtlijnen en een vrij open beplanting vanwege de sociale veiligheid.



Figuur 6.8 Natuurlijke beplanting aan de noordzijde en parkachtige beplanting aan de zuidzijde van de aansluiting Burg. H. Boersingel



Figuur 6.9 Inrichting aansluiting Wierden-West met bossages en bomenrijen vanuit zuiden richting Wierden. Tevens begeleidende beplanting als verbinding voor vleermuizen in aansluiting op de hopoverfunctie en naar de faunapassage (blauwe dwarsstreep)

Aansluiting Wierden-West

De aansluiting Wierden-West wordt ingeplant met dichte bossages, zodat ze aansluit bij de bossages van het omringende essenlandschap. Aan de zuidzijde is gekozen voor een bomenrij, als toeleiding naar Wierden.

Beplanting die dicht achter geluidschermen wordt aangeplant zal in het algemeen qua hoogte onder de geluidschermen blijven. Wel worden enkele bomen aangeplant, om het beeld meer in overeenstemming te brengen met de beplanting van de andere kwadranten van de aansluiting. De rotondes kunnen desgewenst een markante bij het essenlandschap passende inrichting krijgen (aanbeveling).

Kruisende wegen landschappelijk versterken

Vele kruisende wegen, evenals het oorspronkelijke tracé van de N35 zijn oude wegen. Het versterken van deze kruisende wegen en van de oude N35 met bomenrijen is als aanbeveling opgenomen in het Landschapsplan.

Oude N35 begeleiden met beplanting

De gemeenten en plaatselijke organisaties hebben ingebracht dat zij de fraaie te verwijderen laanbeplanting langs de oude N35 graag willen terug planten. Waar mogelijk is herplant van deze laanbeplanting in het landschapsplan opgenomen als aanbeveling met een wisselend verloop tussen de noord- en de zuidzijde van de toekomstige F35, om een enigszins wisselend beeld te creëren.

Zichtrelaties behouden in het jonge heide- en broekontginningenlandschap

Dit landschap liep van oorsprong door aan weerszijden van de N35 en het spoor. Alleen vlak nabij bebouwing, in het zicht van bebouwing of op taluds kiezen we hier voor een vrij lage struikbeplanting langs de N35 in oost-west richting. De openheid van het landschap en de zichtrelaties van noord naar zuid en vice versa blijven hierdoor behouden.

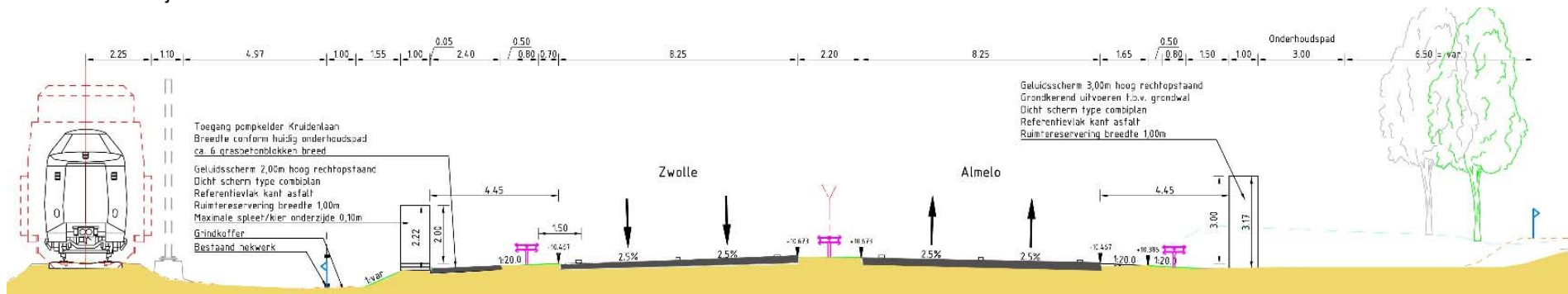
Zicht op Wierden en op het essenlandschap versterken

In de inrichting van taluds en bij de keuze van geluidweringen is vanaf de aansluiting Wierden-West rekening gehouden met de verbetering van het zicht op Wierden. Ook wordt de relatie van het essenlandschap aan weerszijden van de N35 als uitgangspunt gekozen voor een transparante uitvoering van geluidweringen.

Beplanting aan de zuidzijde van de N35 bij Nijverdal

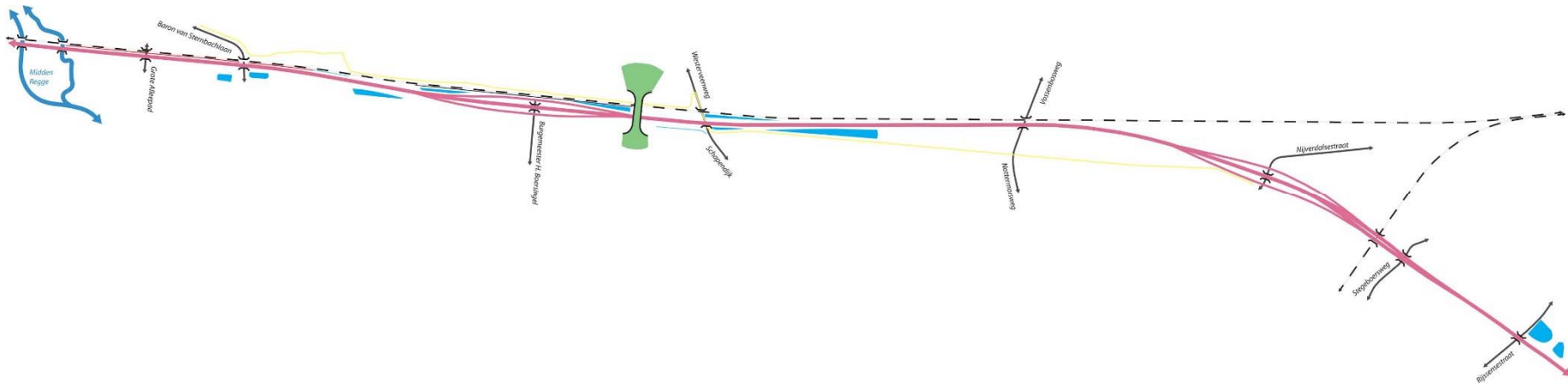
In Nijverdal zullen ten zuiden van de N35 bomen gekapt moeten worden die zich bevinden op een talud dat dienst doet als geluidwering, dit in verband met de eis van een 4m breed onderhoudspad boven op dit grondtalud. De bomen zijn echter nog jong en zeer recentelijk geplant en kunnen binnen de OTB grenzen in de directe omgeving herplant worden.

In het algemeen is bij voldoende ruimte beplanting behouden of terug ontworpen in een doorgaande structuur.



Figuur 6.10 Herplant van bomen op de grondwal bij Nijverdal, metreering 35100.000

6.6 Waterafvoer en waterberging



Figuur 6.11 Waterbergingen langs de N35 uitgevoerd als wadi

Langs het traject van de N35 zijn zaksloten opgenomen. Deze vangen in eerste instantie het afstromend regenwater op. Vervolgens voeren deze zaksloten een overschot aan water af naar de verschillende wadi's die langs het traject liggen. Indien er geen ruimte voor zaksloten aanwezig is zijn infiltratiekoffers opgenomen.

In het grondwaterbeschermingsgebied van drinkwaterwinning Wierden wordt wegwater afgevoerd tot buiten het grondwaterbeschermingsgebied om risico's voor de drinkwaterwinning zoveel mogelijk te beperken.

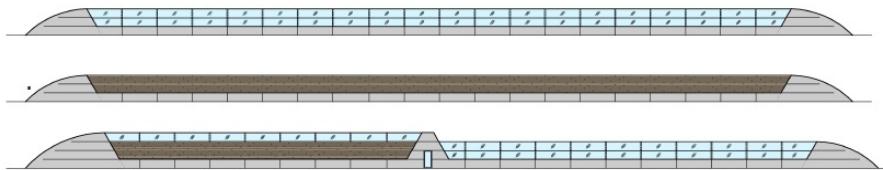
Het uitgangspunt voor water is dat watergangen die doorsneden worden door de nieuwe N35 weer verbonden moeten worden. Om invulling te geven aan dit uitgangspunt zijn er duikers opgenomen in het ontwerp en bestaande watergangen zijn deels verlegd.

Daarnaast geldt dat door het dempen van bestaand oppervlaktewater en de toename van verhard oppervlak het watersysteem extra wordt belast. Om deze belasting te compenseren wordt nieuw oppervlaktewater gegraven of alternatieve waterberging aangelegd. Voor de toename van verharding wordt 40 mm berging gerealiseerd. De waterberging vindt plaats in wadi's. Deze staan het grootste deel van de tijd droog. Bij regenval wordt het afstromend regenwater hier tijdelijk opgevangen en kan het infiltreren. Wanneer er veel regen valt, kan de wadi overlopen naar een afvoerende watergang. De verschillende locaties voor waterberging staan in verbinding met ander water, zodat dit geen sprake van stilstaand water is. De wadi's zijn zoveel mogelijk gesitueerd op grond van Rijkswaterstaat, dicht langs de weg.

Langs nieuwe watergangen of wadi's is rekening gehouden met een onderhoudspad van 4m breed.

6.7 Geluidweringen

Vanuit de visie N35 Zwolle-Wierden was er al een visie op de vormgeving van de geluidweringen, zie paragraaf 5.3. Deze visie is in het landschapsplan verder doorgezet. Ten westen van het ecoduct wordt de vormgeving van de geluidweringen uit het Combiplan doorgezet, zodat er in het stedelijk gebied van Nijverdal één type voorkomt. Ten oosten van het ecoduct komt het type van de N35, aansluitend op de aanwezige schermen ten zuiden van Wierden. De hoogte van de geluidweringen volgt uit berekeningen die zijn uitgevoerd in het akoestisch onderzoek conform de wet milieubeheer. De hoogte varieert van 1 tot 5 meter en is aangegeven op de Landschapsplan tekeningen. Beide schermen kennen een geleidelijke overgang aan het begin en eind. Deze overgang heeft minder invloed op het rijgedrag dan een abrupte overgang. Verder ondervindt de weggebruiker hierdoor minder abrupte hinder van eventuele zijwind.



Figuur 6.12 Geluidwering type N35

Geluidwering Type N35

Deze bestaat uit een betonnen plint van 1-1,5m met houten of transparante opbouw. Ten zuiden van Wierden is dit scherm al toegepast. Het materiaal is op zich zelf reflecterend. Doordat de schermen 20 graden achterover staan worden de eigenschappen van het scherm als absorberend beschouwd. De eindstukken worden met een ronde hoek afgerond. Op de viaducten staat een transparante uitvoering.



Figuur 6.13 Geluidwering type N35 uitgevoerd in betonnen plint met houten opbouw en transparant deel bij viaduct

Geluidwering Type Combiplan

Deze schermen bestaan uit absorberend beton. Ze staan rechtop en zijn opgebouwd uit drie verschillende aarde kleuren. De eindstukken lopen trapsgewijs op en af. Ter plaatse van een viaduct is er een transparante uitvoering met blauwgroene staanders en een belettering van de kruisende infrastructuur.



Figuur 6.14 Geluidwering type Combiplan



Figuur 6.15 Geluidwering type Combiplan met een getrapte opbouw aan begin en eind

Toepassing algemeen

In de regel is uitgegaan van dichte schermen, tenzij zicht gewenst is op belangrijke landschappelijke structuren of een transparant scherm beter aansluit bij een bewonerssituatie. Op kunstwerken wordt transparant materiaal toegepast om de schaduwwerking onder het viaduct niet te vergroten en tevens als markering van het viaduct. Op de locatie specifieke bijeenkomsten hebben bewoners aangegeven dat zij liever een dicht scherm hebben met aan de bewonerszijde beplanting dan een transparant scherm. Er zijn geen bewoners die de voorkeur hebben uitgesproken voor een transparant scherm. Dit is dan ook nergens om die reden toegepast.

Transparante schermen

Op de volgende locaties is gekozen voor transparante schermen:

- a. Op viaducten.
- b. Ter hoogte van 't Lochter III om zicht op het bedrijventerrein te behouden.
- c. Aan de oostzijde van de aansluiting Wierden-West om zicht op Wierden en het essenlandschap te behouden.

- d. Aan de zuidzijde van Wierden om zicht op het essenlandschap te behouden. In de praktijk blijkt hier een scherm van 1meter hoog nodig te zijn. Dan is er alleen sprake van een betonnen plint en vervalt het transparante deel.

Geluidwering en beplanting

Indien beplanting achter het geluidscherm staat wordt gekozen voor soorten die niet boven het geluidscherm uitgroeien. Er is anders kans op weerkaatsing en verstrooiing van het geluid door de beplanting. Dit blijkt uit literatuuronderzoek en oriënterend onderzoek wegverkeerslawaai versus vegetatie voor DLG.

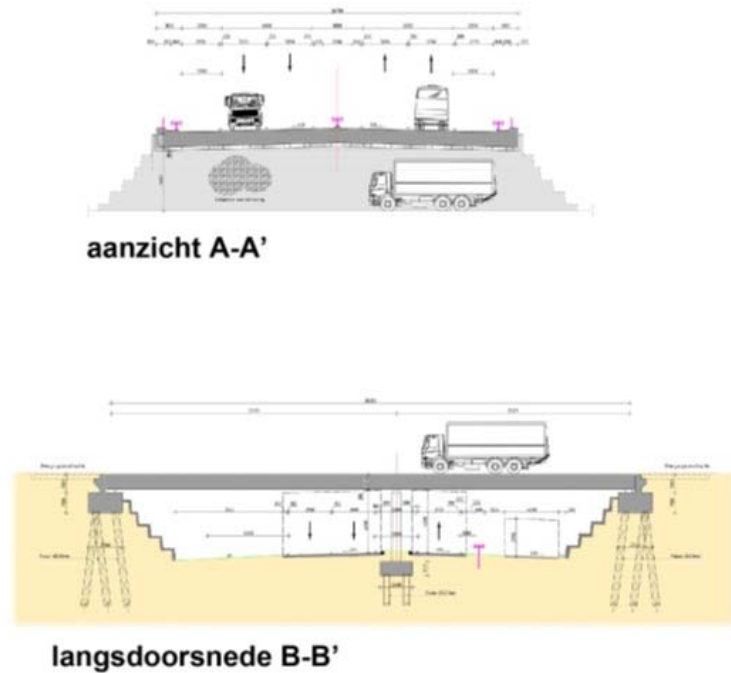


Figuur 6.16 Beplanting achter het geluidscherm mag niet boven het scherm uitgroeien om verstrooiing en reflectie van het geluid tegen te gaan

6.8 Vormgeving viaducten

Baron van Sternbachlaan

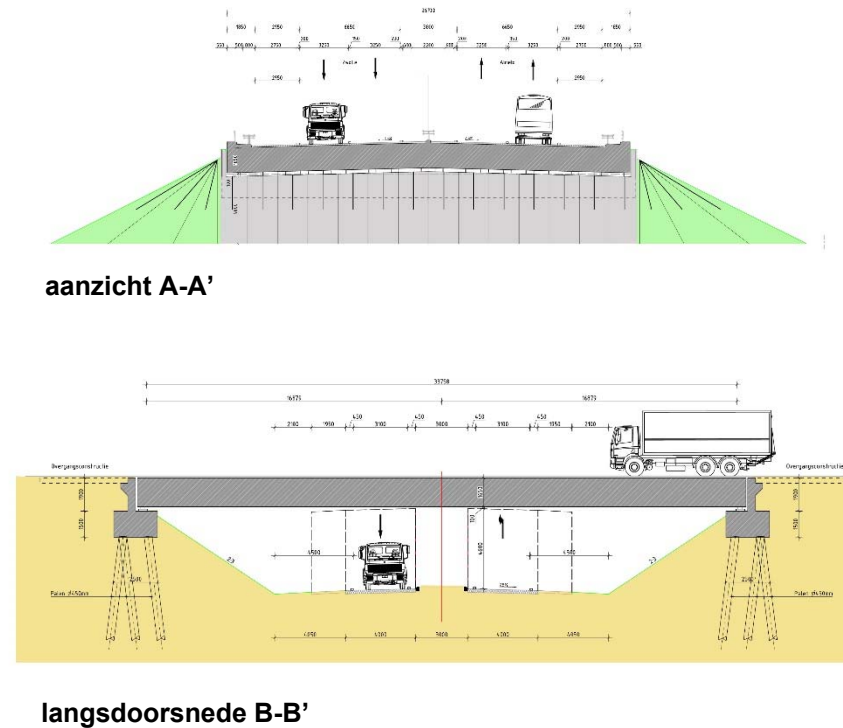
Het viaduct van de Baron van Sternbachlaan wordt uitgevoerd volgens de vormgeving van het Combiplan, zodat er eenheid ontstaat in het stedelijk gebied van Nijverdal. Dit betekent dat de taluds worden uitgevoerd in schanskorven.



Figuur 6.17 aanzicht en langsdoorsnede viaduct Baron van Sternbachlaan

Overige viaducten

De overige viaducten liggen aan één of twee zijden in het landelijk gebied en kennen een rustiger uitvoering met taluds van 1:2, die veelvuldig zijn toegepast langs de N35/A35. Onder het viaduct wordt het talud verhard. De vormgeving en ruimtelijke kwaliteit van alle bouwwerken zal nader worden uitgewerkt in het Esthetisch programma van eisen.

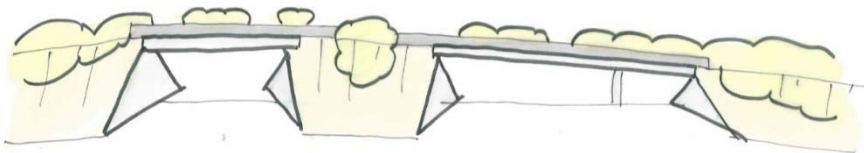


Figuur 6.18 principe aanzicht en langsdoorsnede overige viaducten

Het ecoduct

De landschappelijke overgang ter plaatse van het ecoduct wordt versterkt door het benadrukken van de noord-zuid gerichtheid. Dit komt tot uiting in een doorlopend scherm van 2m hoog ter afscherming van de dieren die van het ecoduct gebruik maken.

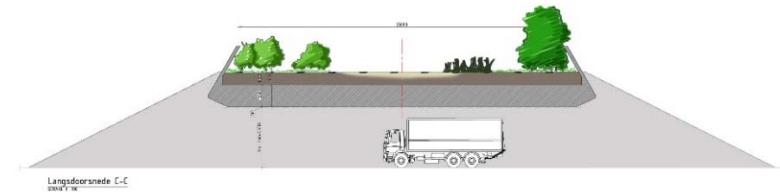
De draagconstructie over het spoor wordt in principe horizontaal uitgevoerd, de draagconstructie over de parallelweg en de N35 schuin oplopend. De uitvoering met een beton-ballonconstructie wordt open gehouden, mist de vormgeving hiervan ook recht doet aan een langgerekte verbindende verschijningsvorm.



Figuur 6.19 Er ontstaat een doorlopende, verbindende verschijningsvorm.



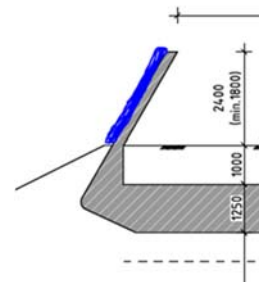
Figuur 6.20 Bij de vormgeving en materiaalkeuze wordt aansluiting gezocht bij het ecoduct Twilhaar aan de westzijde van Nijverdal.



Figuur 6.21 Doorsnede ecoduct; het gronddek op de overspanning is 1 meter dik. In het midden wordt een zandbaan aangelegd



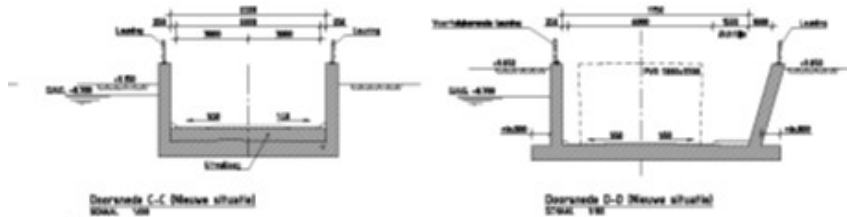
Figuur 6.22 Principe lengtedoorsnede verbindend ecoduct



Figuur 6.23 Het verbindende scherm wordt op het ecoduct aan de buitenzijde uitgevoerd in het gewenste materiaal.

6.9 Sociale veiligheid en kunstwerken

De fietstunnel onder de Westerveenweg / Schapendijk wordt aan de zuidzijde in de binnenbocht achterover hellend uitgevoerd, om zo het zicht voor de fietsers in de bocht te verbeteren.



Figuur 6.24 Kunstwerk fietstunnel Westerveenweg / Schapendijk met een achteroverhellende wand in de binnenbocht

6.10 Verlichting

In verband met de sociale veiligheid en verkeersveiligheid is openbare verlichting op de volgende plaatsen voorzien:

- Noordelijke afrit aansluiting 't Lochter/ Nijverdal-Oost (i.v.m. sociale veiligheid bij een ligging tussen talud en spoor).
- Onder het ecoduct.
- Circa 600m oostelijk van het ecoduct komt een calamiteitenverlichting in relatie tot de matrixborden. Deze verlichting is alleen aan wanneer de tunnel wordt afgesloten bij een calamiteit of onderhoud.
- De noordelijke afrit van de aansluiting Wierden-West aangezien deze in een bocht ligt.

- De (fiets)tunnels Westerveenweg en Vossenbosweg (i.v.m. sociale veiligheid).
- Onderliggend wegennet Burgermeester Boersingel, Nijverdalsestraat en Baron van Sternbachlaan. Op deze locaties is nu ook al verlichting aanwezig.

6.11 Visie op beheer en onderhoud

In het wegontwerp is rekening gehouden met beheer en onderhoud van de wegbermen, de beplantingen, de wadi's en de geluidwerende voorzieningen. De wegbermen worden uitgevoerd in gras en zijn voor beheer en onderhoud bereikbaar. De wadi's zijn omgeven door een onderhoudspad van 4m breed. Aan de bewonerszijde van de geluidweringen is rekening gehouden met een ruimte van 1m breed voor beheer en onderhoud.

Vormgeving en onderhoud taluds

De helling van de taluds is afgestemd op de te overbruggen hoogte en het feit of deze beplant zijn.

Geringe verhoogde ligging N35.

De taluds zijn 1:2 en kunnen machinaal gemaaid worden met een maaiarm vanaf de obstakelvrije berm (of vanaf het onderhoudspad aan de onderzijde van 3,00m). Dit geldt voor de buitenbermen van de Burg. H. Boersingel en de N35 ter hoogte van de Schapendijk, Dwarsdijk, Vossenbosweg tot aan de Nijverdalsestraat.

Sterk verhoogde ligging N35

De taluds zijn 1:2 en zijn tevens grotendeels beplant. Onderhoud dient handmatig te worden uitgevoerd. Dit is aan de orde bij de omgeving Baron van Sternbachlaan en de aansluitingen Burg. H. Boersingel en Wierden-West.

Zeer sterk verhoogde ligging en onbeplante taluds

Hier zijn de taluds 1:3 uitgevoerd met een tussensteunberm bij hoogteverschil van meer dan 6m. Het onderhoud gebeurt machinaal vanaf de taluds. Dit komt voor aan de zuidzijde van de N35 tussen Nijverdalsestraat, spoor en Rijssensestraat. Aan de noordzijde blijft het bestaande beplante talud gehandhaafd.

7 Maatregelen en effectbeoordeling

In hoofdstuk 6 is aangegeven met welke maatregelen het ontwerp landschappelijk ingepast wordt, zowel vanuit het thema landschap, alsook vanuit andere thema's, zoals natuur, water en geluid. In dit hoofdstuk vindt de effectbeoordeling plaats met inbegrip van deze maatregelen.

De inpassingsmaatregelen vanuit het thema landschap, ruimtelijke kwaliteit en vormgeving betreffen de aanleg van beplantingen in de vorm van bomenrijen, struiken en bossages en de vormgeving van kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

De effectbeoordeling is uitgevoerd op basis van dezelfde criteria en scoringsmethodiek die in hoofdstuk 4 gebruikt is, maar nu voor de plansituatie inclusief maatregelen ten opzichte van de referentiesituatie (huidige situatie + autonome ontwikkeling).

7.1 Effectbeschrijving Cultuurhistorie

Beoordelingscriteria

- Historische geografie; kwaliteit en ruimtebeslag cultuurhistorisch waardevol gebied, beleving cultuurhistorisch waardevol gebied.
- Historische geografie; historische patronen
- Historische stedenbouwkunde; kwaliteit en aantasting monumenten, beleving monumenten.

Historische geografie

Het oude hoevenlandschap en het essenlandschap worden vanuit de ontstaansgeschiedenis als cultuurhistorisch waardevolle gebieden beschouwd.

Het oude hoevenlandschap wordt zelf niet aangetast omdat de N35 in de zone ten zuiden van het spoor wordt ontwikkeld. De nieuwe tracering van de N35 door het essenlandschap in combinatie met de hoge ligging geeft een negatief effect op het ruimtebeslag en de kwaliteit van dit gebied. Ook met een inpassing met beplanting blijft er sprake van een verstoring van de historische samenhang.

De landgoederen behoren tot de waardevolle gebieden, zij geven uiting aan de ontwikkelingsgeschiedenis vanuit een bepaalde tijdgeest. Zij worden niet in ruimte aangetast door de nieuwe weg. Wel heeft de weg effect op de beleving van de landgoederen door het grotere ruimtebeslag en de toenemende drukte van verkeer. Door de landschappelijke inpassing wordt het effect en de beleving ervan wel minder groot. In totaal blijft de score negatief.

Tabel 7.1 Beoordeling cultuurhistorie; historische geografie

Kwalitatieve score	Betekenis
-	Negatief effect

Historische patronen / lijnen

Het tracé van de N35 kruist een aantal historische wegen, te weten de Westerveenweg, Dwarsdijk, Vossenbosweg, Nijverdalsestraat en Stegeboersweg. Door de verbreding, met name in combinatie met ongelijkvloerse kruisingen verandert de loop van de oude wegen. Het afwijken van het historische tracé van de N35 geeft ook een grote verandering van het wegennet, met name tussen de Dwarsdijk en de Nijverdalsestraat. Bij de dwarswegen is het accentueren van de oorspronkelijke weg met boombeplanting opgenomen binnen de OTB grenzen tussen het spoor en de F35 en als aanbeveling buiten deze zone. Het negatieve effect wordt hierdoor kleiner.

Tabel 7.2 Beoordeling cultuurhistorie; historische lijnen

Kwalitatieve score	Betekenis
-	Negatief effect

Historische stedenbouwkunde

Het karakteristieke pand Ten Gateweg 22 moet worden geamoveerd voor het tracé. Dit veroorzaakt een negatief effect dat niet gecompenseerd kan worden.

Tabel 7.3 Beoordeling cultuurhistorie; historische stedenbouw

Kwalitatieve score	Betekenis
-	Negatief effect

7.2 Effectbeschrijving Landschap

Beoordelingscriteria

- Vlakken; verandering leesbaarheid van de landschapskarakteristiek, herkenbaarheid verschillende landschappen/ stedenbouwkundige patronen, aantasting uitzichten.
- Lijnen; doorsnijding van landschapsstructuren, laanbeplantingen, lintbebouwing, watergangen.
- Punten; toe- of afname aanwezigheid en zichtbaarheid oriëntatiepunten.

Verandering landschapskarakteristiek

Het tracé van de N35 doorsnijdt diverse landschappen. Ten opzichte van de referentiesituatie ontstaat er een negatief effect als er een sterk verhoogde ligging komt, waardoor relaties en uitzichten over en weer afgesneden worden en / of er een ongelijkvloerse aansluiting komt met veel ruimtebeslag. Dit treedt op een drietal plaatsen op.

- De overkruising Baron van Sternbachlaan;
- De aansluiting Burg H. Boersingel;

- De aansluiting Wierden-West en het tracé daarnaar toe vanuit het westen.

Door de aankleding van de aansluitingen met beplanting die bij de omgeving past worden de aansluitingen landschappelijk ingepast. Dit verzachten het effect van de hoge taluds. Er ontstaat daardoor ook plaatselijk meer uitzicht op de omgeving, wat als een nieuwe waarde gezien kan worden.

Tabel 7.4 Beoordeling landschap vlakken

Kwalitatieve score	Betekenis
0 / -	Gering effect

Doorsnijding landschapsstructuren / lijnen

Naast het doorsnijden van historische structuren is ook het verdwijnen van laanbeplanting voor de ontwikkeling van het nieuwe tracé een groot effect. In totaal verdwijnt er 2950m boombeplanting. Deze ligt met name in het essenlandschap, langs de huidige N35 en de aansluitende wegen (zie voor nadere locaties het deelrapport Natuur).

Deze bomenrijen zullen gecompenseerd worden bij de landschappelijke inpassing van de twee aansluitingen, langs de parallelweg ten zuiden van de aansluiting Wierden-West en bij de dwarsverbindingen tussen spoor en de F35.. Het effect wordt derhalve terug gebracht tot een negatief effect, omdat de bomen opnieuw zullen moeten groeien tot volwassen bomen.

Tabel 7.5 Beoordeling landschap lijnen

Kwalitatieve score	Betekenis
-	Negatief effect

Doorsnijding landschappelijke punten

Ter plaatse van de entree naar Wierden, vanaf de huidige N35 staan twee markante bomen. Deze zullen verdwijnen. Er is gelegenheid bij de inrichting

van de aansluiting en de rotondes een nieuw markant oriëntatiepunt terug te brengen.

Tabel 7.6 Beoordeling landschap punten

Kwalitatieve score	Betekenis
0	Geen effect

7.3 Effectbeschrijving Ruimtelijke kwaliteit en vormgeving

Beoordelingscriteria

- Gebruikswaarde; gebruiksmogelijkheden diverse functionele gebieden.
- Belevingswaarde; zichtrelaties vanaf de weg op omgeving, zicht vanuit de omgeving op de weg, beleving van de weg in groter verband, identiteit van de weg en bijbehorende kunstwerken binnen de regio.
- Toekomstwaarde; mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen, duurzame inrichting van de weg.

Verandering RK&V, gebruikswaarde

De verbreding en opwaardering van de N35 vraagt extra ruimtebeslag en wordt ontworpen op een toename van het verkeer. Het ruimtebeslag gaat ten koste van agrarische grond, natuur / bos, maar plaatselijk ook van de woonomgeving in de vorm van woningen en erven. In de tracering van de N35 is naar de meest optimale situatie gezocht. Indien er sprake is van verlies van grond of opstallen worden de eigenaren hiervoor gecompenseerd.

Door de toename van het verkeer zal het geluid toenemen. Vanuit de wetgeving geluidhinder is voorzien in het plaatsen van geluidschermen om dit negatieve effect in te perken.

Door de tracering van de N35 deels over haar oude loop en deels parallel aan het spoor is er over een geringe lengte sprake van een nieuwe doorsnijding van het bestaande landgebruik (tussen Vossenbosweg en aansluiting Wierden – West).

Door de ontwikkeling van de N35 wordt de verkeerssituatie sterk verbeterd. Door de diverse compensatiemaatregelen wordt dit effect als gering negatief beoordeeld.

Tabel 7.7 Beoordeling RK&V, gebruikswaarde

Kwalitatieve score	Betekenis
0 / -	Gering negatief effect

Verandering RK&V, belevingswaarde

De vormgeving van de kunstwerken van de nieuwe N35 draagt bij aan de identiteit van de weg. De nieuwe kunstwerken worden in lijn met de huidige kunstwerken ontworpen. Het viaduct van de Baron van Sternbachlaan wordt uitgevoerd volgens de visie van het Combiplan met schanskorven. De andere viaducten hebben een gewoon verloop van de hellingen van 1:2.

De verhoogde ligging biedt de weggebruiker meer uitzicht op de omgeving. Dit wordt deels ingeperkt door hogere of nieuwe geluidwerende voorzieningen. Waar gewenst zijn deze echter transparant vormgegeven. De barrièrewerking van de weg bij een verhoogde ligging wordt verzacht door de landschappelijke inpassing, die specifiek aansluit op de omgeving. In totaal was dit effect neutraal beoordeeld zonder maatregelen, dit blijft ook met inpassende maatregelen zo.

Tabel 7.8 Beoordeling RK&V, belevingswaarde

Kwalitatieve score	Betekenis
0	Neutraal effect

Verandering RK&V, toekomstwaarde

Het wegontwerp speelt in op de toekomstige verkeersstromen in de regio.

Daarnaast voorziet zij vanuit waterberging in een duurzame oplossing. Dit effect blijft gelijk aan de beoordeling zonder inpassende maatregelen.

Tabel 7.9 Beoordeling RK&V, toekomstwaarde

Kwalitatieve score	Betekenis
++	Groot positief effect

8 Conclusies en aanbevelingen

De realisatie van de N35 heeft een aantal negatieve effecten tot gevolg op het landschap, de cultuurhistorie en de ruimtelijke vormgeving in haar omgeving tussen Nijverdal en Wierden.

Door een weloverwogen Landschapsplan, dat recht doet aan wetgeving, regionale visies, uitgangspunten vanuit diverse vakgebieden en specifieke lokale situaties en wensen vanuit de omgeving, kan een groot aantal negatieve effecten verminderd worden. De opwaardering van de N35 wordt met specifiek maatwerk per locatie landschappelijk ingepast in het overwegend kleinschalige en gevarieerde landschap. Ook wordt met het Landschapsplan tegemoet gekomen aan een goede aansluiting bij de kernen Nijverdal en Wierden.

De verstoring van het waardevolle jonge heideontginningenlandschap en het essenlandschap kan in cultuurhistorisch opzicht moeilijk gecompenseerd worden, in landschappelijk en ecologisch opzicht lukt dat beter.

Het landschapsplan zal nader worden uitgewerkt in een richtinggevend Inrichtingsplan.

De ruimtelijke kwaliteit en vormgeving zal nader worden uitgewerkt in het Esthetisch programma van eisen.

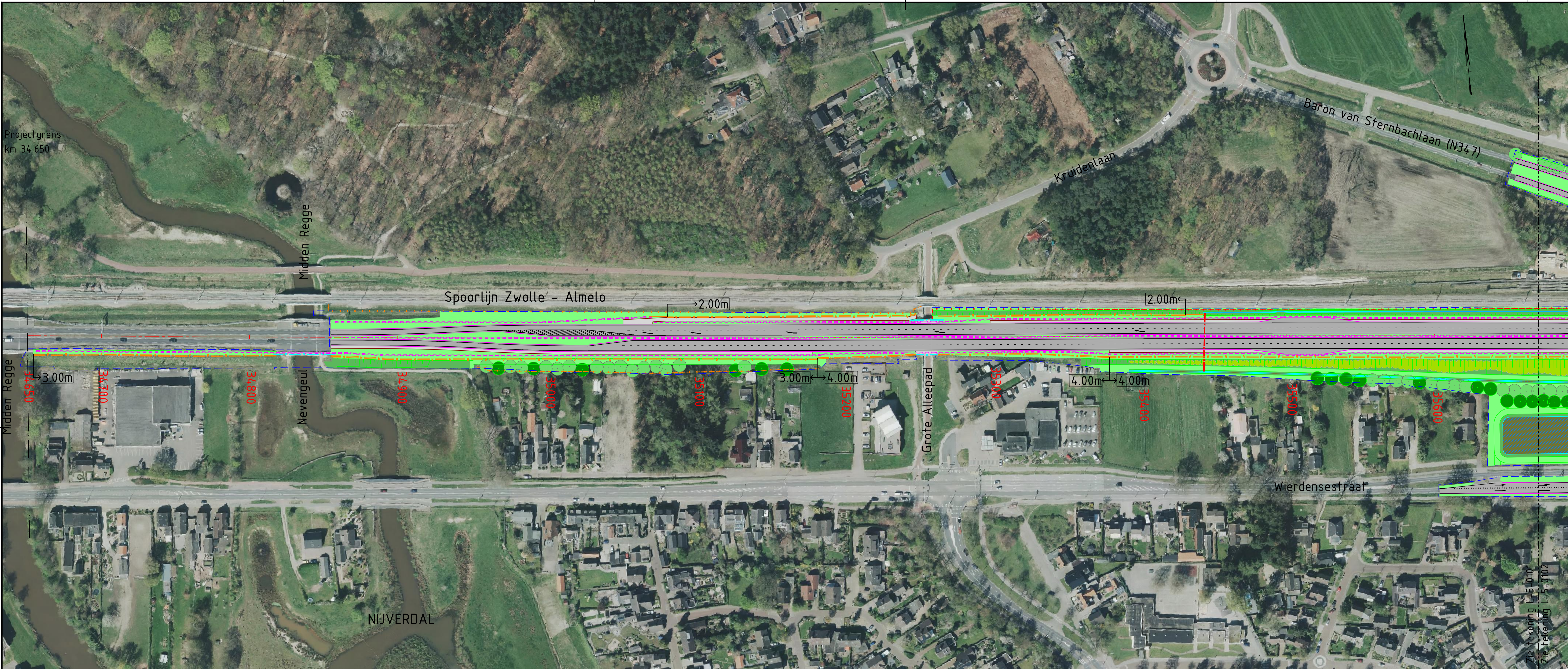
Bijlage Landschapsplan legenda en 9 kaarten

Bijlage 1.1 Legenda

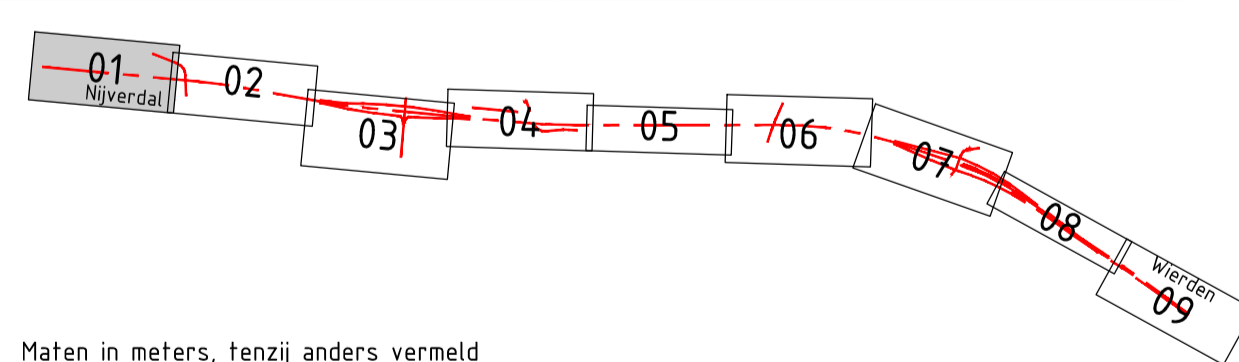
Legenda landschapsplan

	Tracégrens		Talud
	Tijdelijke werkterreinen		Watergang
	Damwand		Wadi
	Geleiderail		Te verwijderen bebouwing
	Bestaand Hekwerk		Bos
	Bestaand wildraster		Struik
	Nieuw Hekwerk		Zandbaan
	Nieuw wildraster		Stobbenwal
	Bestaand geluidsscherm		Bestaande boom
	Nieuw geluidsscherm transparant		Nieuw te planten boom
	Nieuw geluidsscherm dicht		Nieuw te planten boom (aanbeveling)
	Ecoduiker		
	Duiker		
	Verharding		
	Halfverharding		
	Fietspad		
	Kunstwerk nieuw		
	Kunstwerk bestaand		
	Gras/Berm		

1.2 Landschapsplan omgeving Kruidenlaan



- Legenda landschapsplan**
- Tracégrens
 - Tijdelijke werkerreinen
 - Damwand
 - Geleiderail
 - Bestaand Hekwerk
 - Bestaand wildraster
 - Nieuw Hekwerk
 - Nieuw wildraster
 - Bestaand geluidsscherm
 - Nieuw geluidsscherm transparant
 - Nieuw geluidsscherm dicht
 - Ecoduiker
 - Duiker
 - Verharding
 - Halfverharding
 - Fietspad
 - Kunstwerk nieuw
 - Kunstwerk bestaand
 - Gras/Berm
 - Talud
 - Watergang
 - Wadi
 - Te verwijderen bebouwing
 - Bos
 - Struik
 - Zandbaan
 - Stobbenwal
 - Bestaande boom
 - Nieuw te planten boom
 - Nieuw te planten boom (aanbeveling)



Maten in meters, tenzij anders vermeld
 Materiaal maten in millimeters, tenzij anders vermeld
 Peilmaten in meters f.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld
 Diameters in millimeters, tenzij anders vermeld
 Hoeken in graden, tenzij anders vermeld

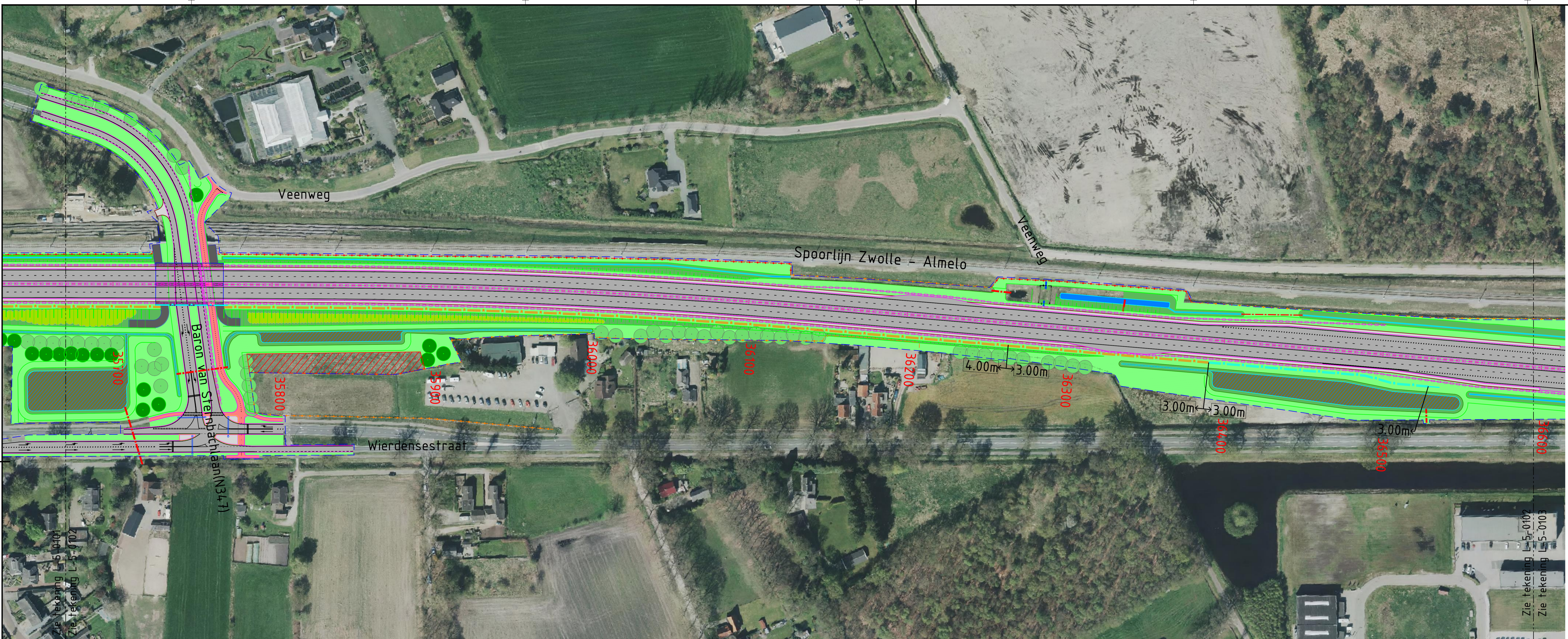
D1	28-09-2017	DEFINITIEF 1	S.N.
D0	21-07-2017	DEFINITIEF	S.N.
Nr	Datum	Wijziging	Tek

N35 Nijverdal - Wierden
 (Ontwerp) Tracébesluit
 OTB ontwerp
 Landschapsplan

selectied	S. Nijhof	29-09-2017	behoort bij	-	formaat A1 vert. 541x1260
gecontroleerd	E. Wilms	29-09-2017	blad	1	in 9 bladen
vragegever	R. Bronckers	29-09-2017	status	DEFINITIEF	versie 2.0
gepubliceerd			regnr	409201-L-5-0101	
vertrouwelijkheid	RWS Bedrijfsinformatie		tot		informatieklasse RWS-I

projectcode 409201
 zaaknummer 31107857
 jaar 2017

Bijlage 1.3 Landschapsplan Baron van Sternbachlaan

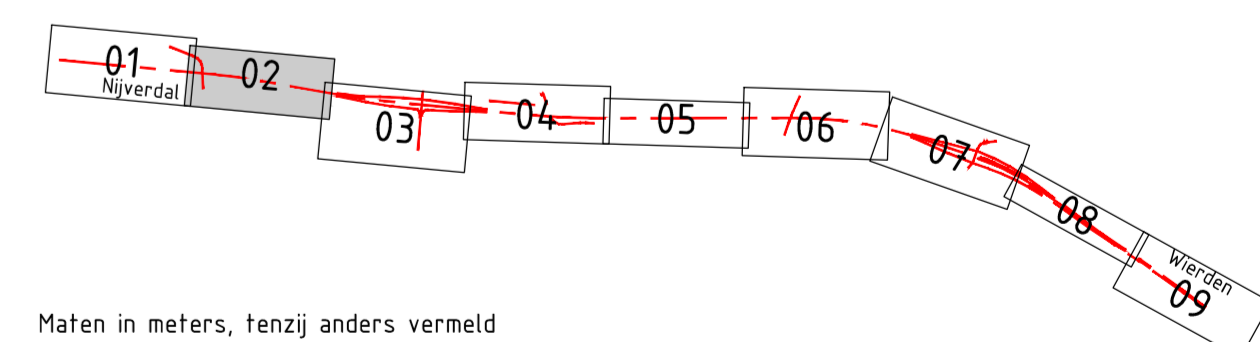


Legenda landschapsplan

- Tracégreins
- Tijdelijke werkterreinen
- Damwand
- Geleiderail
- Bestaand hekwerk
- Bestaand wildraster
- Nieuw hekwerk
- Nieuw wildraster
- Bestaand geluidsscherm
- Nieuw geluidsscherm transparant
- Nieuw geluidsscherm dicht
- Ecoduiiker
- Duiker
- Verharding
- Halfverharding
- Fietspad
- Kunstwerk nieuw
- Kunstwerk bestaand
- Gras/Berm
- Talud
- Watergang
- Wadi
- Te verwijderen bebouwing
- Bos
- Struik
- Zandbaan
- Stobbenwal
- Bestaande boom
- Nieuw te planten boom
- Nieuw te planten boom (aanbeveling)

Zie tekening L-5-0101
Zie tekening L-5-0102

Zie tekening L-5-0102
Zie tekening L-5-0103

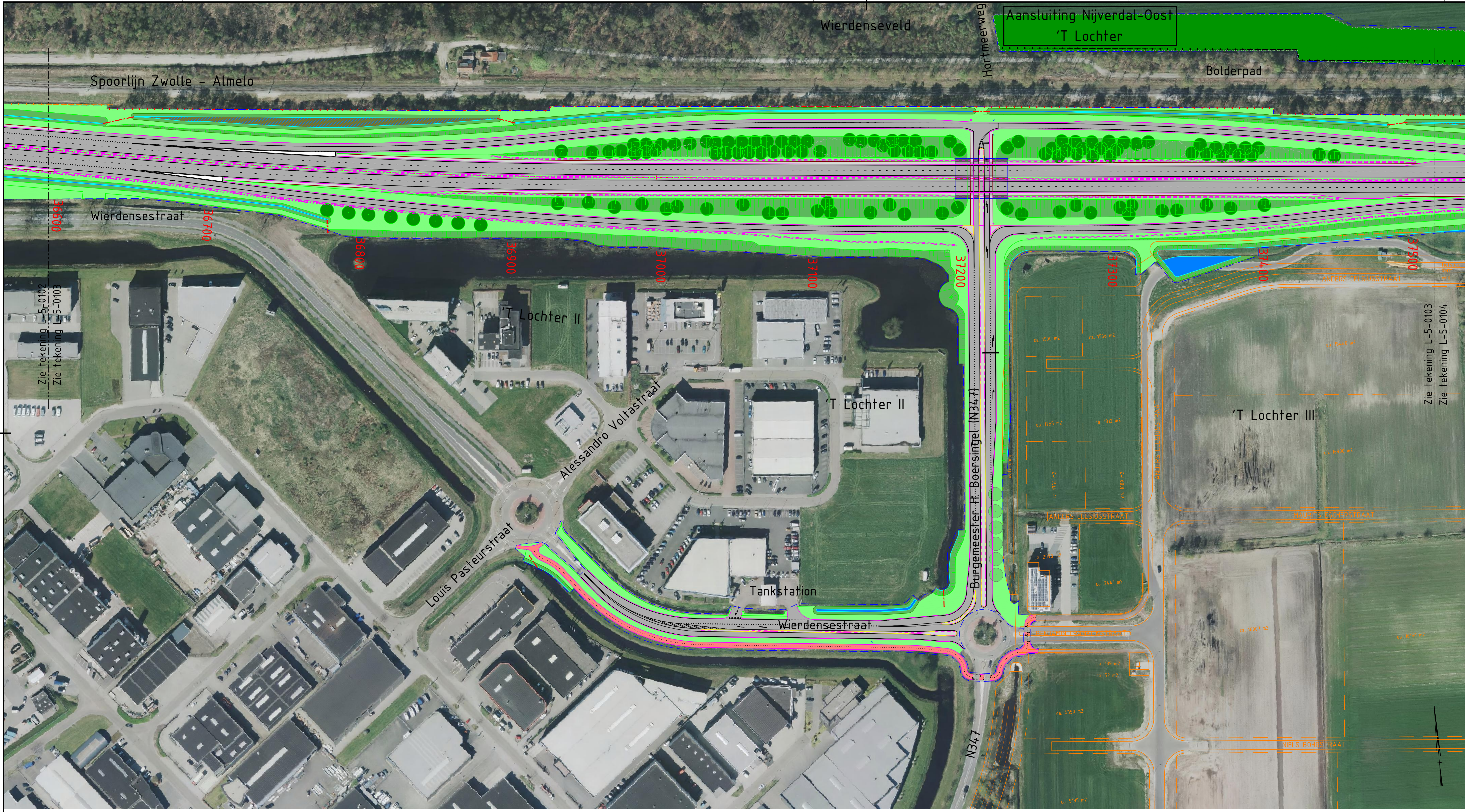


Maten in meters, tenzij anders vermeld
Materiaal maten in millimeters, tenzij anders vermeld
Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld
Diameters in millimeters, tenzij anders vermeld
Hoeken in graden, tenzij anders vermeld

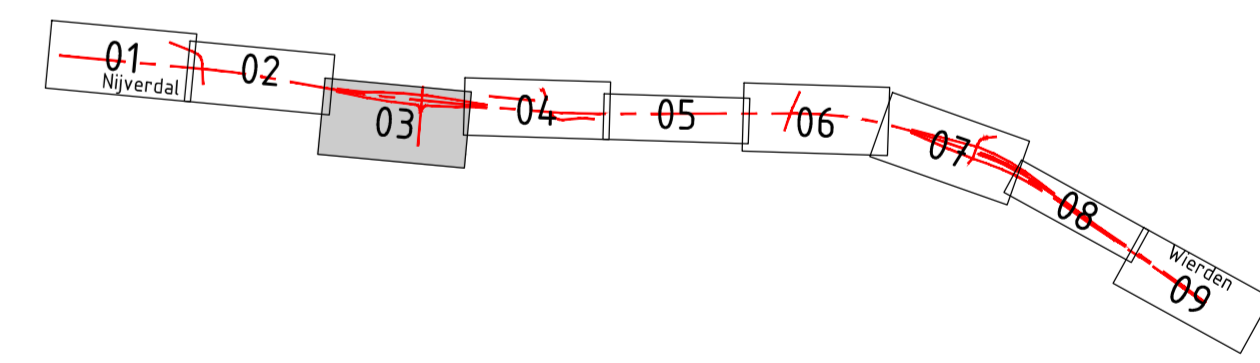
0 10 20 30 40m		
D1	29-09-2017 DEFINITIEF 1	S.N.
D0	21-07-2017 DEFINITIEF	S.N.
Nr.	Datum	Wijziging
		Tek

N35 Nijverdalen - Wierden (Ontwerp) Tracébesluit OTB ontwerp Landschapsplan	
getekend S. Nijhof gecontroleerd E. Wilms vrijgegeven R. Bronckers gerubriceerd - vertrouwelijkheid RWS Bedrijfsinformatie	29-09-2017 behoort bij - 29-09-2017 blad 2 in 9 bladen 29-09-2017 status DEFINITIEF - tot - versie 2.0 regnr 409201-L-5-0102 Informatieklasse RWS-I
projectcode 409201 zaaknummer 31107857 jaar 2017 formaat A1 verl. 594x189 schaal: 1:1000	- - -

Bijlage 1.4 Landschapsplan Burg. H. Boersingel



- Legenda landschapsplan
- Tracégrens
 - Tijdelijke werkkerreinen
 - Damwand
 - Geleiderail
 - Bestaand Hekwerk
 - Bestaand wildraaster
 - Nieuw Hekwerk
 - Nieuw wildraaster
 - Bestaand geluidsscherm
 - Nieuw geluidsscherm transparant
 - Nieuw geluidsscherm dicht
 - Ecodukker
 - Duiker
 - Verharding
 - Halfverharding
 - Fietspad
 - Kunstwerk nieuw
 - Kunstwerk bestaand
 - Gras/Berm
 - Talud
 - Watergang
 - Wadi
 - Te verwijderen bebouwing
 - Bos
 - Struik
 - Zandbaan
 - Stobbenwal
 - Bestaande boom
 - Nieuw te planten boom
 - Nieuw te planten boom (aanbeveling)



Maten in meters, tenzij anders vermeld
 Materiaal maten in millimeters, tenzij anders vermeld
 Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld
 Diameters in millimeters, tenzij anders vermeld
 Hoeken in graden, tenzij anders vermeld

D1	29-09-2017	DEFINITIEF 1	S.N.
DO	21-07-2017	DEFINITIEF	S.N.
Nr.	Datum	Wijziging	Tek

Tauw

N35 Nijverdal - Wierden

(Ontwerp) Tracébesluit
 OTB ontwerp
 Landschapsplan

projectcode 409201
 zaaknummer 31107857
 jaar 2017

getekend S. Nijhof 29-09-2017 behoort bij -
 gecontroleerd E. Wilms 29-09-2017 blad 3 in 9 bladen
 vrijgegeven R. Bronckers 29-09-2017 status DEFINITIEF versie 2.0
 gerubriceerd - tot -
 vertrouwelijkheidsniveau RWS Bedrijfsinformatie informatieklasse RWS-I