



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Verkenningenrapport N35 Nijverdal – Wierden

November 2014





## **Verkenningenrapport N35 Nijverdal - Wierden**

Datum 13 november 2014  
Kenmerk 077967106  
Versie 1.0  
Status Definitief

## **Verkenningenrapport N35 Nijverdal - Wierden**

Datum 13 november 2014  
Status Definitief

## Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Rijkswaterstaat Oost-Nederland Postbus 9070 6800 ED Arnhem
Informatie	<a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/N35">www.rijkswaterstaat.nl/N35</a>
Uitgevoerd door	ARCADIS
Datum	13 november 2014
Status	Definitief
Versienummer	1.0



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>23</b>
1.1	Aanleiding verkenning.....	23
1.2	Doel verkenningenrapport .....	24
1.3	Te volgen procedure .....	25
1.4	Betrokken partijen.....	28
1.5	Relaties met andere ontwikkelingen.....	28
1.6	Leeswijzer .....	31
<b>2</b>	<b>Probleemanalyse en doel .....</b>	<b>33</b>
2.1	Probleemanalyse .....	33
2.2	Doel .....	34
<b>3</b>	<b>De onderzochte ruimtelijke tracés.....</b>	<b>35</b>
3.1	Uitgangspunten ontwerp .....	35
3.2	Trechtering ruimtelijke tracés (varianten).....	35
3.2.1	<i>Inleiding.....</i>	<i>35</i>
3.2.2	<i>Afbakening zoekgebied .....</i>	<i>37</i>
3.2.3	<i>Ontwikkeling varianten tracé 1 en 2 (2011).....</i>	<i>38</i>
3.2.4	<i>Ontwikkeling varianten tracé 1A en 2A (2011/2012).....</i>	<i>38</i>
3.2.5	<i>Zuidvariant op basis van tracé 2A na Value Engineering studie (2012/2013).....</i>	<i>40</i>
3.2.6	<i>Bewonersvariant: noordvariant (2013).....</i>	<i>41</i>
3.2.7	<i>Ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal .....</i>	<i>42</i>
3.3	Uitwerking varianten verkenning .....	42
3.3.1	<i>Noordvariant (langs spoor).....</i>	<i>45</i>
3.3.2	<i>Zuidvariant (langs N35) .....</i>	<i>48</i>
<b>4</b>	<b>Effectbeoordeling .....</b>	<b>53</b>
4.1	Inleiding.....	53
4.2	Studie- en plangebied .....	53
4.3	Referentiesituatie .....	54
4.4	Werkwijze beoordeling .....	54
4.5	Effectbeoordeling criterium technische haalbaarheid .....	56
4.5.1	<i>Verkeersveiligheid .....</i>	<i>56</i>
4.5.2	<i>Bereikbaarheid.....</i>	<i>62</i>
4.5.3	<i>Natuur .....</i>	<i>64</i>
4.5.4	<i>Water .....</i>	<i>73</i>
4.5.5	<i>Landschap.....</i>	<i>76</i>
4.6	Effectbeoordeling criterium Financiële haalbaarheid .....	81
4.6.1	<i>Aanlegkosten.....</i>	<i>81</i>
4.6.2	<i>LCC.....</i>	<i>82</i>
4.7	Effectbeoordeling criterium Impact .....	83
4.7.1	<i>Ruimtebeslag.....</i>	<i>83</i>
4.7.2	<i>Geluid.....</i>	<i>84</i>
<b>5</b>	<b>Kosten en baten .....</b>	<b>89</b>
5.1	Wat is een MKBA? .....	89
5.2	Aanpak op hoofdlijnen en uitgangspunten .....	89

5.3	Analyse van effecten.....	90
5.4	Resultaat MKBA.....	93
<b>6</b>	<b>Consultatie van de omgeving en besluiten stuurgroep .....</b>	<b>95</b>
6.1	Consultatie omgeving .....	95
6.2	Bestuur en politiek .....	97
6.3	Conclusie .....	99
<b>7</b>	<b>Conclusies .....</b>	<b>101</b>
7.1	Samenvatting resultaten .....	101
7.1.1	<i>Technische haalbaarheid</i> .....	102
7.1.2	<i>Financiële haalbaarheid</i> .....	107
7.1.3	<i>Impact</i> .....	108
7.1.4	<i>MKBA</i> .....	110
7.1.5	<i>Realisatie ecoduct in relatie tot realisatie project N35 Nijverdal - Wierden</i> .....	110
7.2	Procedure vaststellen voorkeursvariant .....	110
<b>8</b>	<b>Gevoeligheidsanalyse zuidvariant in relatie tot waterwingebied Wierden</b>	<b>113</b>
8.1	Inleiding.....	113
8.2	Resultaten.....	113
	<b>Afkortingen.....</b>	<b>115</b>
	<b>Begrippenlijst .....</b>	<b>117</b>
	<b>Bijlage 1 Literatuurlijst.....</b>	<b>121</b>
	<b>Bijlage 2 Beoordelingskader verkenning.....</b>	<b>123</b>
	<b>Bijlage 3 Beleidskader en wet- en regelgeving .....</b>	<b>127</b>
	<b>Bijlage 4 A3-kaarten varianten N35 Nijverdal – Wierden.....</b>	<b>133</b>
	<b>Bijlage 5 QuickScan (2011) .....</b>	<b>135</b>

## Samenvatting

### **Aanleiding verkenning**

Tussen Nijverdal en Wierden rijden er dagelijks in beide rijrichtingen ongeveer twintigduizend auto's en vrachtauto's over de N35. Om de verkeersveiligheid en de doorstroming op de weg aanzienlijk te verbeteren, is de ambitie van de provincie Overijssel, Regio Twente, de gemeenten Hellendoorn en Wierden en het Rijk om de N35 Nijverdal - Wierden tussen km 34,8 en km 42,6 om te vormen naar een 2x2 autoweg met een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur en ongelijkvloerse aansluitingen. Het tracédeel Nijverdal - Wierden overlapt aan de westzijde het Combiplan Nijverdal en gaat aan de oostzijde over in de A35 bij Wierden.

Voor het project dient de procedure van de Tracéwet te worden doorlopen. De Tracéwet is op 1 januari 2012 gewijzigd. Bij deze wijziging zijn in deze wet nieuwe regels opgenomen die voor een belangrijk deel betrekking hebben op de zogenoemde fase van verkenning, die voortaan aan de terinzagelegging van een ontwerp-tracébesluit vooraf moet gaan. Deze nieuwe regels zijn echter niet op dit project van toepassing omdat het project is opgenomen op de overgangslijst bij de inwerkingtreding van de gewijzigde Tracéwet<sup>1</sup>.

Deze verkenning N35 Nijverdal - Wierden is dan ook vrijwillig uitgevoerd en heeft geen formeel juridische status.

In de verkenning zijn twee tracévarianten beoordeeld: een bundeling van de N35 met het spoor (noordvariant) en een verbreding van de bestaande N35 (zuidvariant). 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.

Voor de aanpak van de N35 Nijverdal - Wierden was oorspronkelijk een totaal budget beschikbaar van € 80 miljoen. Op basis van afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is dit budget gelijkelijk verdeeld tussen het Ministerie Infrastructuur en Milieu en de provincie Overijssel. Omdat bleek dat de beoogde oplossing het beschikbare budget ruim overschreed, hebben Rijk en regio medio 2012 afgesproken de verkenning te vervolgen met een versoberde variant. Ondanks de versobering was € 20 miljoen extra benodigd. Hiervoor is in 2013 zowel door het Rijk als de regio € 10 miljoen extra toegezegd om deze variant mogelijk te maken. Daarmee is het taakstellend budget € 100 miljoen voor de varianten met een gelijkvloerse oplossing in Nijverdal (MIRT-Projectenboek 2015).

Medio 2013 hebben Rijk en regio op verzoek van de regio besloten de verkenning uit te breiden met een ongelijkvloerse variant in Nijverdal. Deze variant is het initiatief van een aantal omwonenden. Op basis van een haalbaarheidstudie door de regio is in het voorjaar van 2014 besloten een variant met een ongelijkvloerse kruising en aansluiting in Nijverdal aan de verkenning toe te voegen.

<sup>1</sup> Overgangsrecht opgenomen in artikel III lid 2 van de "Wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten", Staatsblad 2011, 595.



Indien gekozen wordt voor deze variant zullen de extra kosten daarvan gedragen worden door de regio. De regio heeft voor de realisatie van een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal € 23 miljoen extra budget en garantstellingen beschikbaar gesteld. Daarmee is het taakstellend budget voor de varianten met een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal € 123 miljoen.

### **Doel verkenningenrapport**

Het verkenningenrapport dient ter onderbouwing en verantwoording voor het maken van een strategisch verantwoorde bestuurlijke keuze voor de in het ontwerp-tracébesluit (OTB) en Milieueffectrapport (MER) uit te werken voorkeursvariant<sup>2</sup>.

De gekozen oplossing dient probleemoplossend en uitvoerbaar te zijn en binnen het financieel taakstellend budget te passen.

Van de noord- en zuidvariant (inclusief gelijkvloerse danwel ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal) zijn ontwerpen gemaakt, waarbij ook is gekeken naar onderscheidend vermogen en ruimtelijke beperkingen van de varianten. Vervolgens zijn de milieueffecten en kosten onderzocht en beschreven in het verkenningenrapport. Het onderzoek naar de effecten is grotendeels uitgevoerd op basis van expert judgement. Het detailniveau van het onderzoek past bij deze fase van de besluitvorming. Dit is voldoende robuust om in dit stadium te kunnen beoordelen of de aanpassing van de N35 tussen Nijverdal en Wierden tot onoverkomelijke belemmeringen voor de vervolgfase leidt.

### **Betrokken partijen**

Het project N35 Nijverdal - Wierden is een gezamenlijk initiatief van Rijk en regio. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Overijssel, Regio Twente en de gemeenten Hellendoorn, Rijssen-Holt en Wierden<sup>3</sup> leveren alle een financiële bijdrage. De verantwoordelijkheid voor het opstellen van het verkenningenrapport en het opstellen van het resultaat daarvan (voorkeursbeslissing) berust bij de Minister namens het Rijk, en de provincie Overijssel namens de regio. In opdracht van de Minister wordt de uitvoering van de verkenning verzorgd door Rijkswaterstaat.

De voorbereiding van de bestuurlijke besluitvorming, tussentijdse beleidsmatige keuzes en afstemming met het Combiplan Nijverdal hebben plaatsgevonden in een Stuurgroep waarin vertegenwoordigers deelnemen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Overijssel, de Regio Twente, de gemeenten Hellendoorn en Wierden en de wegbeheerder Rijkswaterstaat.

Op verschillende momenten in de verkenningsfase zijn meedenktafels georganiseerd om informatie in te winnen bij de diverse belangengroeperingen (bewonersorganisaties, milieuorganisaties en economische belangenorganisaties).

<sup>2</sup> Het project is opgenomen in Bijlage II van de Crisis- en herstelwet (Chw). Dat betekent dat in de m.e.r.-procedure kan worden volstaan met het onderzoeken van één alternatief (de voorkeursvariant) en dat het inwinnen van advies bij de Commissie voor de milieueffectrapportage niet verplicht is.

<sup>3</sup> De financiële bijdrage van de gemeenten Rijssen-Holt en Wierden is gekoppeld aan de ongelijkvloerse aansluitingen.

### De onderzochte tracévarianten

Bij aanvang van de verkenning is op basis van de Aanvangsbeslissing [1] een zoekgebied voor de N35 Nijverdal - Wierden gedefinieerd. Door middel van een 'QuickScan' is vervolgens nagegaan of er andere alternatieven mogelijk zijn en of er nog redenen zijn om het zoekgebied uit de Aanvangsbeslissing te vergroten. In de QuickScan is geadviseerd het zoekgebied op twee plekken te vergroten:

1. Vergroot het zoekgebied in de binnenbocht van de N35 bij Wierden om een optimaal ontwerp te kunnen maken voor het tracé waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande N35.
2. Laat de nieuwe aansluiting Wierden-west in ieder geval bij de rotonde Nijverdalsestraat/Looweg aansluiten op het lokale wegennet. Vergroot het zoekgebied voor de aansluiting hiervoor uit tot het gebied tussen de bestaande aansluiting van de Nijverdalsestraat op de N35 en de spoorlijn Zwolle-Almelo. De 3<sup>e</sup> Esweg ter hoogte van de woningen dient daarbij verkeersluw te blijven.

Het zoekgebied is verder aan de oostkant met 400 meter opgerekt van km 42,2 naar km 42,6 zodat deze aansluit op de rijstroken van de A35 Wierden-Enschede. Dit heeft geresulteerd in het zoekgebied dat is opgenomen in figuur S1. Binnen het zoekgebied voor de N35 Nijverdal - Wierden is vervolgens tussen 2011 en 2014 onderzoek gedaan naar realistische tracévarianten.

Figuur S1 Zoekgebied



In de verkenning zijn een noord- en een zuidvariant beoordeeld, beiden met zowel een gelijkvloerse als een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal. Daarmee zijn er in totaal vier varianten beoordeeld.

De noordvariant (langs spoor) gaat uit van een opgeschoven N35; deze loopt zo dicht mogelijk langs de zuidzijde van de spoorlijn Zwolle-Almelo en benut de huidige zuidelijke parallelweg langs de bestaande N35 zoveel mogelijk als parallelweg aan de zuidzijde. Er zijn voor de noordvariant twee varianten beoordeeld, met de volgende kenmerken:

- *Noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal (zie figuur S2):* Het betreft een 2x2 weg met in totaal drie aansluitingen; twee gelijkvloerse kruispunten in Nijverdal en een ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Wierden-West bij Wierden. Het 2x2 wegvak tussen de gelijkvloerse kruispunten in Nijverdal betreft een GOW met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Het resterende tracédeel tussen de Burgemeester H. Boersingel en de A35 betreft een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur.

- **Noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal (zie figuur S3)**  
 Het betreft een 2x2 weg met in totaal twee aansluitingen, de ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) in Nijverdal en de ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Wierden-West bij Wierden. Het volledige 2x2 wegvak betreft een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur.

Figuur S2 N35 Nijverdal – Wierden noordvariant met gelijkvloerse oplossing in Nijverdal en ontsluiting onderliggend wegennet



Figuur S3 N35 Nijverdal – Wierden noordvariant met ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal en ontsluiting onderliggend wegennet



- De zuidvariant (langs N35) gaat uit van een verbreding van de bestaande N35 en krijgt aan de noord- en de zuidzijde een apart aan te leggen parallelweg.
- Er zijn voor de zuidvariant twee varianten beoordeeld, met de volgende kenmerken:
- **Zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal (zie figuur S4):**  
 Het betreft een 2x2 weg met in totaal drie aansluitingen; twee gelijkvloerse kruispunten in Nijverdal en een ongelijkvloerse aansluiting Wierden-West (met Haarlemmermeer aan de noordzijde en kwart klaverblad aan de zuidzijde) bij Wierden. Het 2x2 wegvak tussen de gelijkvloerse kruispunten in Nijverdal betreft een GOW met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Het resterende tracédeel tussen de Burgemeester H. Boersingel en de A35 betreft een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur.

- Zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal (zie figuur S5):

Het betreft een 2x2 weg met in totaal twee aansluitingen, de ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) in Nijverdal en een ongelijkvloerse aansluiting Wierden-West (met Haarlemmermeer aan de noordzijde en kwart klaverblad aan de zuidzijde) bij Wierden. Het volledige 2x2 wegvak betreft een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur.

Figuur S4 N35 Nijverdal – Wierden zuidvariant met gelijkvloerse oplossing in Nijverdal en ontsluiting onderliggend wegennet



Figuur S5 N35 Nijverdal – Wierden zuidvariant met ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal en ontsluiting onderliggend wegennet



Het tracédeel Nijverdal - Wierden overlapt aan de westzijde met het Combiplan Nijverdal<sup>4</sup> en gaat aan de oostzijde over in de A35 bij Wierden. De situatie na realisatie van het Combiplan (eind 2014 gereed) is in het project N35 Nijverdal - Wierden meegenomen als de huidige situatie. Het Combiplan legt de kruispunten Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel en dit deel van de N35 noordelijker omdat de tunnel ten noorden van de huidige N35 ligt.

<sup>4</sup> Rijkswaterstaat en ProRail voeren het Combiplan Nijverdal uit om de leefbaarheid en veiligheid in Nijverdal te verbeteren. De N35 wordt in dit plan nieuw aangelegd waarbij de huidige weg wordt afgewaardeerd en naast de verlegde N35 is het spoor aangelegd (sinds 1 april 2013 opengesteld). Een deel van weg en spoor ligt in een tunnel. Het deel van het Combiplan ten oosten van de nevengeul van de Regge valt binnen de scope van het project N35 Nijverdal - Wierden.

In de noord- en zuidvariant is zoals hiervoor aangegeven in Nijverdal zowel een gelijkvloerse oplossing als een ongelijkvloerse oplossing onderzocht. Deze oplossingen verschillen als volgt van elkaar:

- De gelijkvloerse oplossing gaat uit van twee gelijkvloerse kruispunten bij de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel. De N35 ligt op maaiveld en de maximumsnelheid is 80 km/uur in Nijverdal.
- De ongelijkvloerse oplossing gaat uit van één ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel). De Baron van Sternbachlaan krijgt geen aansluiting op de N35 en wordt een ongelijkvloerse kruising. De N35 heeft een maximumsnelheid van 100 km/uur en kruist de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel bovenlangs, deze wegen worden daarbij verlaagd ten opzichte van de huidige situatie (bij de Baron van Sternbachlaan wordt de reeds aanwezige verlaging ter plaatse van de spookruising doorgezet en bij de Burgemeester H. Boersingel betreft het een verlaging van circa 1 meter).

Vanaf de Burgemeester H. Boersingel (nr. 2 in de figuren) t/m de nieuwe aansluiting Wierden-West (nr. 5 in de figuren) verschilt de tracéligging van de noord- en zuidvariant. Het tracé van de noordvariant buigt af naar het noorden en ligt langs de zuidzijde van het spoor en doorsnijdt vervolgens het waterwingebied bij Wierden, waarna het weer aansluit op de N35. Het tracé van de zuidvariant ligt zoveel mogelijk op het huidige tracé van de N35.

Naast de tracéligging, verschillen de noord- en zuidvariant ten oosten van de Burgemeester H. Boersingel van elkaar voor de kruising met de Nottermorsweg/Vossenbosweg (nr. 4 in de figuren) en de aansluitvorm Wierden-West (nr. 5 in de figuren):

- Voor de ongelijkvloerse kruising met de Nottermorsweg/Vossenbosweg wordt in de noordvariant uitgegaan van het verlengen van de bestaande onderdoorgang onder het spoor. In de zuidvariant wordt uitgegaan van de realisatie van een viaduct over de N35.
- Aansluiting Wierden-West: voor beide varianten is door de stuurgroep een aansluitvorm gekozen op basis van een afweging van meerdere vormgevingsvarianten die beoordeeld zijn op verkeersveiligheid, ruimtebeslag, risico's, waterwingebied en investeringskosten.

De aansluiting Wierden-West is in de varianten als volgt:

- In de noordvariant wordt ter hoogte van de Nijverdalsestraat/ Haarkampsweg een nieuwe Haarlemmermeeraansluiting gerealiseerd. Deze aansluiting wordt ontsloten via de Nijverdalsestraat. Bij deze aansluiting ligt de Nijverdalsestraat op maaiveld en kruist de N35 de Nijverdalsestraat bovenlangs.
- In de zuidvariant wordt uitgegaan van de realisatie van een Haarlemmermeeraansluiting aan de noordzijde en een kwart klaverblad aan de zuidzijde bij het spoor Almelo-Deventer met ontsluiting via Nijverdalsestraat. De noordelijke en zuidelijke aansluitingsvormen liggen hierbij op enige afstand van elkaar. De N35 en de Nijverdalsestraat liggen ter hoogte van de aansluiting met de Nijverdalsestraat op maaiveld. De N35 kruist aan de zuidzijde het spoor bovenlangs.

De parallelstructuur verschilt in de noord- en zuidvariant:

- In de noordvariant is tussen de Burgemeester H. Boersingel en de nieuwe aansluiting Wierden-West een zuidelijke parallelweg voorzien langs de zuidzijde van de af te waarderen bestaande N35. Daarbij wordt de bestaande parallelweg tussen de Schapendijk en de Haarkampsweg ingericht als zuidelijke parallelweg. Aan de noordzijde is enkel een parallelweg voorzien tussen de Nijverdalsestraat (bestaande kruising handhaven) en de woningen ten noorden van deze straat.
- In de zuidvariant wordt voor de woningen en bedrijven die ontsloten worden via de bestaande N35, een parallelle ontsluitingsstructuur gerealiseerd.

### Effecten

Het effectenonderzoek is voor de te onderzoeken aspecten primair gericht op het onderscheidend vermogen van de varianten. De aspecten zijn uitgewerkt op het detailniveau dat bepalend is voor de keuze tussen de varianten. In tabel S2 zijn de effecten samengevat. In deze tabel is de volgende beoordelingsschaal gehanteerd:

Tabel S1 Beoordelingsschaal

Score	Toelichting
+++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
++	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal
-	Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief ten opzichte van de referentiesituatie
---	Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie

Uit de beoordeling kan worden opgemaakt dat er ten aanzien van verkeersveiligheid en bereikbaarheid in alle varianten sprake is van een duidelijke verbetering. De varianten met een ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal zijn daarbij positiever beoordeeld dan de varianten met een gelijkvloerse uitvoering in Nijverdal. Vanuit natuur en landschap worden in de varianten negatieve effecten verwacht, waarvoor mogelijk mitigerende en/of compenserende maatregelen noodzakelijk zijn waarmee deze effecten (deels) worden opgeheven. De varianten met een ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal zijn daarbij negatiever beoordeeld dan de varianten met een gelijkvloerse uitvoering in Nijverdal. Vanuit water is daarnaast de noordvariant vanwege de doorsnijding van het waterwingebied licht negatief beoordeeld, de zuidvariant is neutraal beoordeeld. Voor de noordvariant is compensatie van een reserveputlocatie vereist. Het onderzochte criterium wordt niet beïnvloed door de wijze van uitvoering in Nijverdal (gelijkvloers danwel ongelijkvloers). De noordvariant is, uitgezonderd het ruimtebeslag op woningen/bedrijven, ruimtelijke kwaliteit en geluid, negatiever beoordeeld dan de zuidvariant.

De uitvoeringsvorm gelijkvloers danwel ongelijkvloers in Nijverdal laat, zoals hiervoor beschreven, onderscheid zien in de effecten voor de aspecten verkeersveiligheid, natuur, landschap en kosten. De varianten met een ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal zijn daarbij overwegend negatiever beoordeeld dan de varianten met een gelijkvloerse uitvoering in Nijverdal.

Na de tabel volgt per milieuaspect een nadere toelichting op de effecten.

Tabel S2 Effectbeoordeling

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
<b>Criterium Technische Haalbaarheid</b>					
<b>Verkeersveiligheid</b>					
Kans op ongevallen	0	++	+++	++	+++
Weginrichting	0	+	++	+	++
<b>Bereikbaarheid</b>					
Verkeersafwikkeling	0	+	+	+	+
<b>Natuur</b>					
Aantasting beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en EHS) en beschermde soorten (zonder mitigerende maatregelen)	0	--	---	--	--
<b>Water</b>					
Grondwaterbeschermingsgebied en waterwingebied	0	-	-	0	0
<b>Landschap</b>					
Beïnvloeding landschappelijke waarden (zonder mitigerende maatregelen)	0	--	---	-	--
Ruimtelijke kwaliteit	0	0	-	--	--
<b>Criterium Financiële haalbaarheid</b>					
<b>Kostenraming</b>					
Aanlegkosten (miljoen euro)	0	78 - 99 (88,3)	92 - 128 (109,6)	77 - 105 (91,7)	98 - 126 (113)
LCC	0	-	--	-	--
<b>Criterium Impact</b>					
<b>Ruimtebeslag</b>					
Aantal aan te kopen woningen/bedrijven	0	-	-	--	--
Aan te kopen hectares	0	--	--	--	--
Geluidbelasting (zonder mitigerende maatregelen)	0	-	-	--	--
<b>Criterium MKBA</b>					
<b>MKBA</b>					
MKBA-score	0	++	++	++	++

**Verkeersveiligheid**

Bij alle varianten neemt de kans op ongevallen af vanwege de voorgenomen wegaanpassing. Met name de gescheiden rijbanen, de aanleg van parallelwegen, het vervallen van gelijkvloerse oversteken (c.q. de oversteken ongelijkvloers maken), de aanleg van één of meerdere ongelijkvloerse aansluitingen en een brede obstakelvrije berm hebben een positieve invloed op de verkeersveiligheid.

Ten aanzien van de weginrichting, zijn de vormgeving van de aansluiting Wierden-West en het gelijk- of ongelijkvloers uitvoeren van de kruispunten met de Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel de belangrijkste verschillen tussen de varianten. Vanuit het oogpunt van weginrichting is de noordvariant gunstiger voor de verkeersveiligheid dan de zuidvariant, omdat de aansluiting Wierden-West bij de zuidvariant afwijkt van een reguliere aansluitvorm. Het verschil tussen de varianten is echter niet dusdanig groot dat dit leidt tot een verschil in de effectscores.

Het verwachte ongevallenbeeld is bij de varianten met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal positiever (+++) dan bij de varianten met gelijkvloerse kruispunten in Nijverdal (++)), omdat de kans op ongevallen op de opgeheven gelijkvloerse kruispunten afneemt. Ook het effect op de weginrichting is bij de varianten met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal positiever (++) dan bij de varianten met gelijkvloerse kruispunten in Nijverdal (+), omdat deze vormgeving beter aansluit bij de inrichting van het overige deel van de N35 Nijverdal – Wierden (stroomweg met 2x2 rijstroken).

#### *Bereikbaarheid*

Alle varianten leiden tot een verbetering van de verkeersafwikkeling (+). Er zal geen vertraging optreden op de wegvakken van de N35 Nijverdal – Wierden. Wel zullen er bij de varianten met gelijkvloerse kruispunten in Nijverdal beperkte wachttijden blijven bij de verkeerslichten op deze kruispunten. Daarentegen leiden de varianten met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal ertoe dat het verkeer van en naar Nijverdal langer op het onderliggend wegennet moet rijden doordat er geen aansluiting is bij de Baron van Sternbachlaan. De noord- en zuidvariant (zowel gelijkvloers als ongelijkvloers) zijn daarom niet onderscheidend ten aanzien van het aspect bereikbaarheid.

#### *Natuur*

Het Natura 2000-gebied het Wierdense Veld ter hoogte van Nijverdal wordt niet doorsneden. Voor het Wierdense Veld zijn uitsluitend habitattypen aangewezen en geen soorten. Significante effecten van verstoring door geluid en licht op de instandhoudingsdoelen kunnen daarom op voorhand worden uitgesloten, effecten voor stikstofdepositie niet. Er kan worden beredeneerd dat de zuidvariant wat betreft stikstofdepositie iets minder negatief is dan de noordvariant, omdat het tracédeel Westerveenweg/Schapendijk - aansluiting Wierden-West in de zuidvariant verder van het Wierdense Veld ligt dan de noordvariant. Het verschil in effecten zal echter minimaal zijn vanwege de verwachte lage depositiewaarden (ervaring met modelberekeningen met vergelijkbare verkeerscijfers), de overheersende windrichting (zuidwest), de locatie waar de tracéligging van de noord- en zuidvariant werkelijk van elkaar verschillen (ten zuidoosten van het Natura 2000-gebied) en de beperkte afstand (circa 0-200 meter) tussen de varianten. Het verschil tussen de gelijkvloerse en ongelijkvloerse variant in Nijverdal (binnen de noord- of zuidvariant) is mogelijk groter. Dit wordt vooral veroorzaakt door de hogere maximumsnelheid ter hoogte van Nijverdal bij de ongelijkvloerse variant (100 km/uur) ten opzichte van de gelijkvloerse variant (80 km/uur). De mogelijke verschillen tussen de varianten worden zo klein geacht dat ze niet leiden tot verschillen in de beoordeling voor Natura 2000-gebied. Op voorhand is voor de varianten niet te zeggen of (significant) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van 2000-gebied het Wierdense Veld zijn uit te sluiten.



Om effecten te kunnen uitsluiten, moeten in de planuitwerkingsfase berekeningen uitgevoerd worden voor de voorkeursvariant, waarbij de huidige situatie vergeleken wordt met de autonome ontwikkeling. De resultaten hiervan dienen opgenomen te worden in een voortoets en eventueel ook in een passende beoordeling.

Voor alle varianten geldt dat er een risico op negatieve effecten is op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS door ruimtebeslag en mogelijk door toenames van geluidbelasting, verlichting en stikstofdepositie. De gelijkvloerse en ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal leidt tot een verschil in ruimtebeslag op de EHS. Dit wordt veroorzaakt door het ruimtebeslag van de Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) veroorzaakt. Hierdoor gaat er bij de ongelijkvloerse variant in Nijverdal voor zowel de noord- als zuidvariant meer EHS verloren dan bij de noord- en zuidvariant met twee gelijkvloerse aansluitingen.

Binnen het plangebied komen streng beschermde soorten voor in verschillende leefgebieden, gebouwen en bomen. Voor de varianten kunnen effecten op streng beschermde soorten niet worden uitgesloten; de zuidvariant (zowel gelijkvloers als ongelijkvloers) is daarbij minder negatief dan de noordvariant (zowel gelijkvloers als ongelijkvloers). De noord- en zuidvariant verschillen van elkaar op aanwezige soorten vogels en vleermuizen:

- *Vogels*: in alle varianten gaat bebouwing verloren waar nesten van huismus en boerenwaluw aanwezig zijn. Bij de noordvariant is er verder sprake van fysieke aantasting en verstoring van een verblijfplaats van grauwe vliegenvanger en het leefgebied van een steenuil. Bij de zuidvariant is sprake van zeer beperkte fysieke aantasting van het leefgebied van een steenuil. Hier is de zuidvariant minder negatief dan de noordvariant.  
De ongelijkvloerse variant in Nijverdal zorgt, als gevolg van de Haarlemmermeeraansluiting, daarnaast voor meer ruimtebeslag op leefgebied en gebieden met potentie voor jaarrond beschermde nesten dan de gelijkvloerse variant in Nijverdal.
- *Vleermuizen*: bij alle varianten wordt bij de aansluiting Wierden-West foerageergebied van laatvlieger en gewone dwergvleermuis aangetast. Bij de noordvariant wordt aanvullend foerageergebied van franjestaart aangetast. Bij de kruising met de spoorlijn Wierden-Rijssen raken alle varianten een vliegroute van laatvlieger en gewone dwergvleermuis. Voor alle varianten is de kans op het treffen van verblijfplaatsen ongeveer gelijk, maar met name de noordvariant komt door een gebied waar veel baltsende exemplaren zijn aangetroffen. Daardoor lijkt de zuidvariant iets minder negatief dan de noordvariant. De ongelijkvloerse variant in Nijverdal zorgt, als gevolg van de Haarlemmermeeraansluiting, daarnaast voor meer ruimtebeslag op foerageergebied van laatvlieger en gewone dwergvleermuis dan de gelijkvloerse variant.

Op basis van voorgaande effecten op beschermde gebieden en beschermde soorten is de noordvariant met twee gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal beoordeeld als negatief (--) en de noordvariant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal als sterk negatief (---). De zuidvariant met twee gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal en de zuidvariant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal zijn beoordeeld als negatief (--).

### *Water*

Alle varianten doorsnijden het grondwaterbeschermingsgebied bij Wierden. De noordvariant (zowel gelijkvloers als ongelijkvloers) doorsnijdt daarnaast ook het waterwingebied. Als gevolg hiervan moeten één toekomstige reserveputlocatie en één bestaande putlocatie (WD1978-39) als verloren worden beschouwd. De huidige situatie kan voor de bestaande put worden hersteld door 30 m naar het noorden een nieuwe putlocatie te ontwikkelen [14]. Door de doorsnijding wordt het waterwingebied versnipperd en komt één reserveputlocatie aan de zuidzijde van de nieuwe N35 geïsoleerd te liggen. Voor de noordvariant is daarnaast een (beperkte) maatregel nodig om de waterkwaliteit binnen de grenzen van het waterwingebied veilig te stellen: een voorziening om het water dat van de weg afstroomt op te vangen en af te voeren.

De doorsnijding van het waterwingebied leidt er toe dat de noordvariant (-) op het gebied van water slechter scoort dan de zuidvariant (0). De uitvoering in Nijverdal (gelijkvloers of ongelijkvloers) is niet van invloed op de beoordeling van het criterium 'Grondwaterbeschermingsgebied en waterwingebied'.

### *Landschap*

Ten oosten van de Schapendijk / Westerveenweg worden de verschillen in effecten op de landschappelijke waarden tussen de varianten veroorzaakt door de tracéligging (noord of zuid). Doordat de verbreding bij de zuidvariant ten oosten van de Schapendijk / Westerveenweg voor een groot deel plaatsvindt op het bestaande tracé, is de beïnvloeding van de landschappelijke waarden in deze variant beperkter dan bij de noordvariant. De aantasting van het bosperceel ter hoogte van de Oude Tolweg en de (herkenbaarheid van de) es ten oosten van de Ten Catweg vormen op dit deel van het tracé het belangrijkste verschil tussen de noord- en zuidvariant:

- bij de noordvariant is de aantasting van het bosperceel groter dan in de zuidvariant;
- de es wordt in de noordvariant licht aangetast en is in zuidvariant vanwege de aansluitvorm Wierden-west minder herkenbaar als ruimtelijke open eenheid doordat deze deels bedekt wordt.

Voor het traject in Nijverdal, waar de tracéligging van de noord- en zuidvariant gelijk is, zit de nuance in het al dan niet verhoogd aanleggen van de kruisingen met de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel. De ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) heeft meer ruimte nodig met name door de toe- en afritten dan een gelijkvloers kruispunt. Hierdoor wordt een groot deel van het bosperceel aan de noordzijde van de N35, ter hoogte van het Wierdenseveld, doorkruist en daarmee verder versnipperd.

Op het aspect beïnvloeding landschappelijke waarden is de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal in zijn geheel negatief (--) beoordeeld en de noordvariant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal is zeer negatief beoordeeld (---). De zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal is in zijn geheel licht negatief (-) beoordeeld en de zuidvariant met ongelijkvloerse kruising en aansluiting in Nijverdal is in zijn geheel negatief beoordeeld (--).

Het onderscheidend vermogen voor het aspect Ruimtelijke kwaliteit wordt vooral veroorzaakt door de tracéligging ten oosten van de Schapendijk (noord of zuid). Vanuit ruimtelijke kwaliteit bezien is het noordelijke tracé (noordvariant) beter beoordeeld dan het zuidelijke tracé (zuidvariant).

Hoewel de noordvariant ten oosten van de Schapendijk / Westerveenweg geen gebruik maakt van het bestaande tracé, zorgt de uitwerking voor een rustiger wegbeeld en biedt deze meer kansen voor het behouden en/of versterken van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse, met name door de bundeling met het spoor. De afwaardering van de bestaande N35 en aanpassing van de zuidelijke parallelweg, vermindert de barrièrewerking en vergroot de ruimtelijke kwaliteit en beleving voor de direct aanwonenden door verplaatsing van verkeersintensiteiten naar de verlegde N35. Daarnaast kan in de noordvariant bij de kruising met Vossenbosweg worden volstaan met verlenging van de bestaande spoortunnel. In de zuidvariant is een viaduct met grondlichamen voorzien, met als gevolg aantasting van de beperkte open ruimte en het relatief kleinschalige landschap ten zuiden van de N35. Voor het traject in Nijverdal, waar de tracéligging van de noord- en zuidvariant gelijk is, zit de nuance in het al dan niet verhoogd aanleggen van de kruisingen met de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel. De ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) heeft meer ruimte nodig met name door de toe- en afritten dan een gelijkvloers kruispunt. Feitelijk is de beschikbare ruimte te beperkt voor een zorgvuldige inpassing van de aansluiting.

Het viaduct bij de Baron van Sternbachlaan overlapt voor een deel met het viaduct van het spoor. Deze viaducten gaan hierdoor visueel de concurrentie aan. De aansluiting bij de Burgemeester H. Boersingel heeft ruimtebeslag op een deel van de retentiezone van bedrijventerrein 't Lochter. Daarnaast doorkruist de afrit bijna het volledige bosperceel aan de noordzijde.

De effecten op het aspect Ruimtelijke kwaliteit zijn voor het volledige tracé van de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal beoordeeld als neutraal (0) en voor de noordvariant met ongelijkvloerse kruising en aansluiting in Nijverdal beoordeeld als licht negatief (-). De twee varianten van de zuidvariant zijn, ondanks een verschil in effecten in Nijverdal, beoordeeld als negatief (--) ten opzichte van de referentiesituatie. Dit wordt vooral veroorzaakt door de negatieve beoordeling van het oostelijke deel van het tracé dat de eindscore bepaald. De ongelijkvloerse kruising en aansluiting in Nijverdal is voor de ruimtelijke kwaliteit iets negatiever ten opzichte van de gelijkvloerse aansluitingen, echter dit komt niet tot uitdrukking in de eindscore omdat het oostelijk tracédeel bepalend is voor de eindscore.

#### *Kostenraming*

Rekening houdend met onzekerheden (m.b.t. afwijkingen op hoeveelheden, prijzen en optredende risico's) ligt de middenwaarde<sup>5</sup> van de noordvariant (gelijkvloerse en ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal) lager dan die van de zuidvariant (gelijkvloerse en ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal). De verschillen in de kosten hangen o.a. samen met verschillen tussen de varianten in aan te leggen cq aan te passen kunstwerken, hergebruik van de bestaande N35, compensatie waterwingebied en aansluiting Wierden-West. Alle varianten zijn positief (++) beoordeeld ten opzichte van het beschikbare budget van € 100 miljoen voor de varianten met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal en € 123 miljoen voor de varianten met ongelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal.

<sup>5</sup> Middenwaarde: de meeste waarschijnlijke waarde (verwachtingswaarde of Mu-waarde). Dit zijn de totale investeringskosten zonder bandbreedte.

In het kader van Life Cycle Cost (LCC) zijn van de vier varianten de gemiddelde jaarbedragen (reëel) bepaald van het beheer en de onderhoudskosten na realisatie en de kosten van grootschalige vervangingsinvesteringen gedurende een periode van 100 jaar. De jaarbedragen van de varianten zullen hoger zijn dan de referentiesituatie. De varianten met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal liggen binnen 10% van elkaar en het verschil hierbij tussen de noord- en zuidvariant (1.9 miljoen en 2.1 miljoen) is gelijkwaardig beoordeeld als licht negatief (-). De varianten met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal zijn veel duurder ten opzichte van de referentiesituatie en zijn beoordeeld als negatief (--). Het verschil hierbij tussen deze noord- en zuidvariant (2.55 miljoen en 2.75 miljoen) is minimaal en dus als gelijkwaardig beschouwd.

#### *Ruimtebeslag*

Voor alle varianten is geïnventariseerd hoeveel woningen en bedrijven aangekocht dienen te worden. Op basis hiervan is de noordvariant beoordeeld als licht negatief (-; tussen de 1 en de 10 woningen/bedrijven) en is de zuidvariant beoordeeld als negatief (--; meer dan 10 woningen/bedrijven). De uitvoering in Nijverdal (gelijkvloers of ongelijkvloers) maakt daarbij geen verschil, omdat in Nijverdal geen sprake van ruimtebeslag is op woningen en bedrijven. Voor de zuidvariant dienen 4 woningen/bedrijven meer aangekocht te worden dan voor de noordvariant.

Voor alle varianten is geïnventariseerd hoeveel grond aangekocht dient te worden. Op basis van hiervan zijn alle varianten beoordeeld als negatief (--; meer dan 25 ha). Voor de varianten van de zuidvariant is circa 4 ha meer grond benodigd ten opzichte van de varianten van de noordvariant.

#### *Geluid*

Ten opzichte van de referentiesituatie is er bij alle varianten in totaal binnen het onderzoeksgebied sprake van een verslechtering. Doordat de verkeersintensiteiten toenemen, de weg verbreed wordt en de snelheid (deels) wordt verhoogd van 80 naar 100 km/uur, zal de geluidemissie van de weg toenemen (ruim 2 dB) en neemt bij een aantal woningen langs de N35 zonder aanvullende geluidmaatregelen de geluidbelasting toe. Deze verslechtering zal in de gelijkvloerse varianten voornamelijk optreden ten oosten van het kruispunt met de Burgemeester H. Boersingel, vanwege de verhoging van de rijsnelheid van 80 km/uur naar 100 km/uur (in Nijverdal blijft het 80 km/uur). In de ongelijkvloerse varianten is over het gehele traject sprake van een verhoging van de rijsnelheid van 80 km/uur naar 100 km/uur. Hiervoor zijn mogelijk mitigerende maatregelen nodig (asfalt met een hogere geluidsreductie of schermen).

Ten westen van de Burgemeester H. Boersingel volgen alle varianten het bestaande tracé (dat reeds vanuit het Combiplan is verlegd) en zal de toename van de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie ter plaatse van woningen langs dit wegdeel zonder aanvullende geluidmaatregelen ook ruim 2 dB bedragen. De variant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal heeft ten opzichte van de variant met gelijkvloerse aansluitingen zowel positieve als negatieve effecten. Zo is bij de ongelijkvloerse variant als gevolg van de snelheidsverhoging in Nijverdal van 80 km/uur naar 100 km/uur een toename van de geluidbelasting van circa 1 dB te verwachten.

Anderzijds zorgt het opheffen van het kruispunt Baron van Sternbachlaan er voor de verkeersintensiteit op de N35 tussen de kruising Baron van Sternbachlaan en aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) afneemt met circa 25%. Dit deel van het verkeer kan ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan de N35 niet meer op- en afrijden maar moet de route via de Wierdensestraat naar de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) volgen. Hierdoor is een afname van de geluidsbelasting ten gevolge van de N35 van circa 1 dB te verwachten. De snelheidsverhoging enerzijds en de afname van het verkeer op de N35 ter hoogte van Nijverdal anderzijds zullen elkaar qua geluidsemisatie min of meer opheffen.

In de ongelijkvloerse varianten is daarnaast sprake van een verhoging van de N35 met circa 4 tot 5 m ter hoogte van de kruising en aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter. Door deze gedeeltelijke verhoging van de N35 kan de geluidsbelasting op de directe omgeving iets toenemen. Op basis van experts judgement is ingeschat dat dit effect in onderhavige situatie beperkt is. Door het verlagen van de kruisende Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel is daarentegen weer te verwachten dat de geluidbelasting op de directe omgeving ten gevolge van deze onderliggende wegen iets afneemt. De Wierdensestraat (maximumsnelheid blijft 50 km/uur) blijft ter hoogte van het wegvak Baron van Sternbachlaan – aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter een relevante geluidsbron omdat het verkeer via de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter moet (om)rijden. Voor een vijftal woningen langs de Wierdensestraat betekent dit dat er in de toekomstige situatie zowel aan de noord- als zuidzijde een relevante geluidsbron (weg) ligt en er in mindere mate sprake is van een geluidsluwe gevel. Geconcludeerd wordt dat de ongelijkvloerse variant niet dusdanig beter of slechter scoort dan de gelijkvloerse variant dat dit tot uitdrukking komt in de effectscores. De varianten zullen ter hoogte van Nijverdal niet in relevante mate onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar.

Het grootste onderscheidende effect tussen de varianten wordt veroorzaakt door het verschil in ligging van het tracé ten oosten van de kruising met de Burgemeester H. Boersingel. Hier gaat de rijsnelheid van 80 km/uur naar 100 km/uur:

- In de noordvariant komt de N35 door de verlegging verder van de woningen langs de bestaande N35 te liggen. Bij een aantal van deze woningen zal daardoor de geluidbelasting afnemen en is sprake van een verbetering van de akoestische kwaliteit. Door de wegverschuiving zal deze wel op een aantal locaties aan de andere zijde van woningen komen te liggen. Dit kan een punt van aandacht zijn omdat de indeling van tuin en woning vaak is ingericht op de huidige ligging van de weg. Daarnaast zullen deze woningen mogelijk niet meer beschikken over een luwe gevel omdat de zuidelijke parallelweg langs de bestaande N35 hier als parallelweg gehandhaafd wordt.
- De zuidvariant volgt grotendeels de bestaande N35 maar buigt hier lokaal ook vanaf waardoor de weg dichterbij een aantal woningen komt te liggen. Ter plaatse van deze woningen is een relevante toename van de geluidbelasting te verwachten als gevolg van deze verschuiving van de weg, de toename van het verkeer en het verhogen van de snelheid van 80 km/uur naar 100 km/uur. De nieuwe aansluiting Wierden-West wordt gerealiseerd met een Haarlemmermeeraansluiting aan de noordzijde en een kwart klaverblad aan de zuidzijde. Door deze aansluiting komen toe- en afritten dichterbij woningen te liggen waardoor een toename van de geluidbelasting te verwachten is.

Voorgaande resulteert in een effectscore 'licht negatief' voor de noordvariant (zowel gelijkvloers als ongelijkvloers) en 'negatief' voor de zuidvariant (zowel gelijkvloers als ongelijkvloers).

#### *MKBA*

De MKBA maakt duidelijk dat, bij toepassing van beide economische groeiscenario's, de baten van de noord- en zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen hoger zijn dan de kosten:

- Bij toepassing van het hoge economische groeiscenario is de Netto Contante waarde (NCW) van de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal € 265 miljoen en een baten-kostenverhouding van 3,79. De noordvariant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal heeft een NCW van € 179 miljoen en een baten-kostenverhouding van 2,46.  
De zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal heeft een NCW van € 259 miljoen en een baten-kostenverhouding van 3,57. De zuidvariant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal heeft een NCW van € 173 miljoen en een baten-kostenverhouding van 2,34.
- Toepassing van het lage economisch groeiscenario leidt tot aanzienlijk lagere bereikbaarheidsbaten. Het gevolg is dat de NCW van het project bij de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal € 97 miljoen is en de baten-kostenverhouding uitkomt op 2,02. Voor de ongelijkvloerse noordvariant komt de NCW uit op € 37 miljoen en een baten-kostenverhouding van 1,30. Voor de zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal leidt dit tot een NCW van € 91 miljoen en een baten-kostenverhouding van 1,91. De ongelijkvloerse zuidvariant scoort een NCW van € 31 miljoen en een batenkostenverhouding van 1,24.

De kosten/batenverhouding is in alle varianten positief (++) bij zowel het hoge economische groeiscenario als het lage economische groeiscenario.

#### **Publieksparticipatie**

Belangenorganisaties op het gebied van milieu en economie en bewonersorganisaties langs het traject N35 tussen Nijverdal en Wierden hebben een rol gekregen in de verkenning N35 Nijverdal - Wierden. Gedurende de uitvoering van de verkenning zijn deze organisaties gevraagd om ideeën in te brengen en te reageren op conceptontwerpen. Ook is een groot aantal bilaterale contacten geweest met bewoners en belangenorganisaties, waaronder ook de Stichting Bewonersbelangen Wierden. Er is gekozen voor deze vorm van participatie om te komen tot draagvlak voor een uitvoerbare, duurzaam veilige N35 die past in de ambitie van de initiatiefnemers voor de N35 en zicht te krijgen op de belangrijkste aandachtspunten voor de planuitwerkingsfase.

#### **Procedure vaststellen voorkeursvariant**

Op basis van voorliggende verkenningenrapport zal door de Minister van Infrastructuur en milieu in overleg met de regio (provincie Overijssel, de beide gemeenten Wierden en Hellendoorn en Regio Twente) een voorkeursvariant bepaald worden. Tegelijkertijd worden afspraken over financiering en planning van het vervolgproces vastgelegd in een bestuursovereenkomst die door het Rijk en de regio wordt ondertekend.

Wanneer een noordvariant wordt gekozen als voorkeursvariant, moet voorafgaand aan de realisatie van de N35 Nijverdal-Wierden, de verplaatsing van één waterwinput en de mitigatie van de reserveputlocatie die verloren gaat, zijn uitgewerkt en een overeenkomst gesloten zijn. Het verlies van de reserveputlocatie moet namelijk worden gemitigeerd om de bedrijfszekerheid van Vitens te kunnen waarborgen.

De minister informeert de Tweede Kamer en geeft daarna opdracht voor de uitvoering van de planuitwerkingsfase en mogelijk ook de voorbereiding van de realisatiefase.

In de planuitwerking worden de milieueffecten (MER) onderzocht en wordt de gekozen voorkeursvariant gedetailleerd in de omgeving ingepast. Rijkswaterstaat stelt het tracébesluit op; eerst in de vorm van OTB en ten slotte het TB.

## 1 Inleiding

Voor u ligt het Verkenningenrapport N35 Nijverdal - Wierden. Dit hoofdstuk geeft u inzicht in de aanleiding, de te volgen procedure, het doel van de verkenning en de opbouw van deze rapportage.

### 1.1 Aanleiding verkenning

De N35 is een belangrijke weg tussen de stedelijke economische centra Zwolle/Kampen en Twente en behoort tot het Hoofdwegennet waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. De weg kent belangrijke verkeersveiligheidsrisico's en daarnaast knelpunten in de doorstroming. In de Marsroute N35 is de visie van de regio over de totale N35 weergegeven. De aanpak van de N35 wordt gezien als een kralenketting waarbij problemen 'per tracédeel' worden opgelost.

Tussen Nijverdal en Wierden rijden er dagelijks in beide rijrichtingen ongeveer twintigduizend auto's en vrachtauto's over de N35. Om de verkeersveiligheid en de doorstroming op de weg aanzienlijk te verbeteren, is de ambitie van de provincie Overijssel, Regio Twente, de gemeenten Hellendoorn en Wierden en het Rijk om de N35 Nijverdal - Wierden tussen km 34,8 en km 42,6<sup>6</sup> om te vormen naar een 2x2 autoweg met een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur en ongelijkvloerse aansluitingen, zoals verwoord in de Aanvangsbeslissing.

Rijkswaterstaat heeft daarom in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een verkenning uitgevoerd naar een verbetering van de N35 tussen Nijverdal en Wierden. Uitgangspunt van deze verkenning is een autoweg met gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen (viaducten).

*Figuur 1.1 Luchtfoto N35 en spoorlijn Zwolle-Almelo, nabij Wierden*



<sup>6</sup> In de Aanvangsbeslissing staat km 42,2, de overgang van de N35 in de A35 eindigt bij km 42,6.



Het tracédeel Nijverdal - Wierden overlapt aan de westzijde het Combiplan Nijverdal en gaat aan de oostzijde over in de A35 bij Wierden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft in maart 2011 de Aanvangsbeslissing N35 verkenning Nijverdal - Wierden genomen. Voor het tracédeel Nijverdal - Wierden zijn daarbij twee tracévarianten in beeld: een bundeling van de N35 met het spoor en een verbreding van de bestaande N35. In hoofdstuk 3 is een nadere toelichting opgenomen op het proces dat is doorlopen om te komen tot de noordvariant en een zuidvariant die in voorliggende verkenning zijn onderzocht. Er zijn daarbij voor de noord- en zuidvariant zowel een gelijkvloerse als een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal onderzocht.

Voor de aanpak van de N35 Nijverdal - Wierden was oorspronkelijk een totaal budget beschikbaar van € 80 miljoen. Op basis van afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is dit budget gelijkelijk verdeeld tussen het Ministerie Infrastructuur en Milieu en de provincie Overijssel. Omdat bleek dat de beoogde oplossing het beschikbare budget ruim overschreed, hebben Rijk en regio medio 2012 afgesproken de verkenning te vervolgen met een versoerd alternatief. Ondanks de versoering was € 20 miljoen extra benodigd. Hiervoor is in 2013 zowel door het Rijk als de regio € 10 miljoen extra toegezegd om dit alternatief mogelijk te maken. Daarmee is het taakstellend budget € 100 miljoen voor de varianten met een gelijkvloerse oplossing in Nijverdal (MIRT-Projectenboek 2015). Medio 2013 hebben Rijk en regio op verzoek van de regio besloten de verkenning uit te breiden met een ongelijkvloerse variant in Nijverdal. Deze variant is het initiatief van een aantal omwonenden. Op basis van een haalbaarheidstudie door de regio is in het voorjaar van 2014 besloten een variant met een ongelijkvloerse kruising en aansluiting in Nijverdal aan de verkenning toe te voegen. Indien gekozen wordt voor deze variant zullen de extra kosten daarvan gedragen worden door de regio. De regio heeft voor de realisatie van een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal € 23 miljoen extra budget en garantstellingen beschikbaar gesteld. Daarmee is het taakstellend budget voor de varianten met een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal € 123 miljoen.

## **1.2 Doel verkenningenrapport**

Het verkenningenrapport dient ter onderbouwing en verantwoording voor het maken van een strategisch verantwoorde bestuurlijke keuze voor de in het ontwerp-tracébesluit (OTB) en Milieueffectrapport (MER) uit te werken voorkeursvariant. Dit document is dan ook een strategisch document. Er is niet naar gestreefd in deze fase te komen tot een detailonderzoek op OTB/MER niveau. In de OTB/MER-fase wordt de gekozen voorkeursvariant gedetailleerd onderzocht.

De gekozen oplossing dient probleemoplossend en uitvoerbaar te zijn en binnen het financieel taakstellend budget te passen. Van de tracévarianten zijn ontwerpen gemaakt, waarbij ook is gekeken naar onderscheidend vermogen en ruimtelijke beperkingen van de tracévarianten. Vervolgens zijn de milieueffecten en kosten onderzocht en beschreven in voorliggend verkenningenrapport.

De focus in het verkenningenrapport ligt op het doelbereik/probleemoplossend vermogen van de oplossing, de kosten en het inzicht krijgen in mogelijke risico's (bijvoorbeeld vanuit ruimtelijke beperkingen zoals natuur). Het onderzoek naar de effecten is grotendeels uitgevoerd op basis van expert judgement.

Het detailniveau van het onderzoek past bij deze fase van de besluitvorming. Dit is voldoende robuust om in dit stadium te kunnen beoordelen of de aanpassing van de N35 tussen Nijverdal en Wierden tot onoverkomelijke belemmeringen voor de vervolgfase leidt.

Op basis van het verkenningenrapport kunnen de bestuurders van Rijk en regio de Minister van Infrastructuur en Milieu adviseren welke voorkeursvariant uitgewerkt zou moeten worden in het OTB/MER. Deze keuze is eind 2014 voorzien.

### **1.3 Te volgen procedure**

Voor de aanpassingen aan de N35 op het traject Nijverdal-Wierden, dient de procedure van de Tracéwet te worden doorlopen. De Tracéwet beoogt een zorgvuldige besluitvorming omtrent de aanleg of het wijzigen van hoofdinfrastructuur. De Tracéwet is op 1 januari 2012 gewijzigd. Bij deze wijziging zijn in deze wet nieuwe regels opgenomen die voor een belangrijk deel betrekking hebben op de zogenoemde fase van verkenning, die voortaan aan de terinzagelegging van een OTB vooraf moet gaan. Volgens het overgangsrecht zijn deze nieuwe regels echter niet op dit project van toepassing omdat het project is opgenomen op de overgangsjijst bij de inwerkingtreding van de gewijzigde Tracéwet<sup>7</sup>.

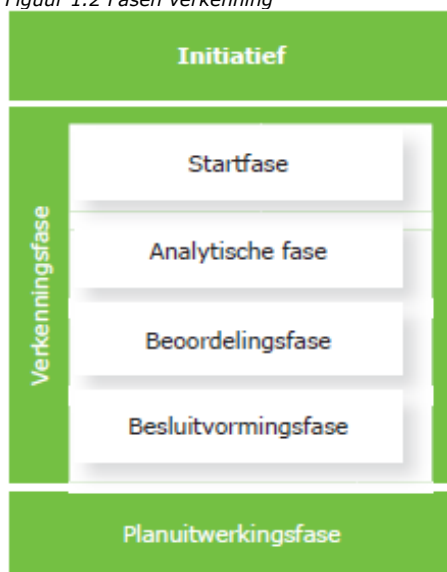
De verkenning N35 Nijverdal - Wierden is dan ook vrijwillig uitgevoerd, zoveel mogelijk in lijn met de aanbevelingen van de commissie Elverding in 2008. De commissie Elverding beoogt de doorlooptijd van tracébesluiten in de zin van de Tracéwet te verkorten door al in de verkenningsfase te streven naar een bestuurlijk gedragen voorkeursbeslissing. De voorkeursbeslissing is het resultaat van een proces waarin inhoudelijke onderzoeken, financiële haalbaarheid en maatschappelijke consultatie integraal zijn afgewogen. Door deze aanpak kan de planuitwerkingsfase ((O)TB met MER) sneller en beter worden afgerond, met als uiteindelijk resultaat een snellere besluitvorming over het tracébesluit. Vroege politieke besluitvorming op hoofdlijnen creëert rust en stabiliteit in latere fasen, de kaders liggen dan vast.

#### *Verkenningsfase*

Het opstellen van een verkenning is op te delen in 4 fasen; een startfase, een analytische fase, een beoordelingsfase en een besluitvormingsfase.

<sup>7</sup> Overgangsrecht opgenomen in artikel III lid 2 van de "Wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten", Staatsblad 2011, 595.

Figuur 1.2 Fasen verkenning



In de Aanvangsbeslissing is aangegeven dat in de verkenning N35 Nijverdal - Wierden uitgegaan moet worden van één alternatief en twee ruimtelijke tracés. Om die reden is in deze verkenning de analytische fase overgeslagen. Wel is met een QuickScan (zie bijlage 5) gecontroleerd of er geen alternatieven vergeten zijn.

In de verkenningsfase N35 Nijverdal - Wierden worden de volgende fasen en activiteiten onderscheiden:

- *Startfase (opstarten project en probleemanalyse):*
  - De verkenningsfase is in maart 2011 gestart met de Aanvangsbeslissing N35 verkenning Nijverdal - Wierden. Hiermee is de procedure voor de op dat moment geldende Tracéwet gestart.
  - Er is in 2011 een QuickScan uitgevoerd naar mogelijke andere alternatieven en de begrenzing van het zoekgebied N35 Nijverdal - Wierden. Op de website van Rijkswaterstaat is gedurende twee weken (23 mei - 6 juni 2011) de mogelijkheid geboden om varianten aan te dragen (zie bijlage 4).
  - Er is een zorgvuldig participatieproces opgezet waarin de omgeving is uitgenodigd mee te denken.
  - Er is een plan van aanpak en een Notitie Reikwijdte en detailniveau<sup>8</sup> opgesteld (november 2011).
- *Beoordelingsfase (beoordeling oplossingsrichting en selecteren):*
  - Trechteren varianten, voor een uitgebreide toelichting zie paragraaf 3.2: binnen het zoekgebied zijn ruimtelijke tracés ontworpen (tracé 1 en 2), deze zijn vanwege de doorsnijding van het waterwingebied Wierden aangepast om het waterwingebied te ontzien (tracé 1a en 2a). Tracé 1a is vervolgens afgevallen (juni 2012).

<sup>8</sup> Het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau is voor een sectorale verkenning zonder structuurvisie of plan-m.e.r niet verplicht.

- Het tracé 2a welke uitgaat van verbreding van de bestaande N35 is versoerd om zoveel mogelijk binnen het oorspronkelijk taakstellend budget van € 80 miljoen te blijven. De versoering houdt in dat de twee aansluitingen bij Nijverdal, gelijkvloerse kruispunten worden in plaats van ongelijkvloerse aansluitingen. Het aangepaste tracé is in 2012 uitgewerkt als zuidvariant.
- In januari 2013 is door de Stichting Bewonersbelangen Wierden West een noordvariant ingebracht, gebaseerd op tracé 1, welke het waterwingebied doorsnijdt. Tussen januari en juli 2013 heeft er intensieve afstemming met de stichting plaatsgevonden en is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van de noordvariant. In juli 2013 heeft de stuurgroep besloten deze variant in de verkenning mee te nemen. In 2014 is in overleg met Vitens en de provincie Overijssel de noordvariant uitgewerkt.
- Medio 2013 is zowel door het Rijk als de regio € 10 miljoen extra toegezegd om de versoerde varianten mogelijk te maken. Daarmee komt het beschikbare budget op € 100 miljoen.
- In maart 2014 heeft de stuurgroep besloten om in de verkenning voor de noord- en zuidvariant bij Nijverdal ook een ongelijkvloerse aansluiting en kruising te onderzoeken. Voor de realisatie van een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal is door de regio € 23 miljoen extra budget en garantstellingen beschikbaar gesteld. Het beschikbare budget voor een noord- en zuidvariant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal komt daarmee op € 123 miljoen.
- De wettelijke eisen vanuit de voor de besluitvorming relevante aspecten verkeersveiligheid, geluid, natuur, water, landschap en inpassing in de omgeving (ruimtebeslag) zijn voor de noordvariant en zuidvariant globaal in beeld gebracht (september 2014).
- Er is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd voor de noord- en zuidvariant (oktober 2014).
- *Besluitvormingsfase (bestuurlijke verankering en voorkeursvariant):*
  - Op basis van de resultaten van de verkenning neemt de Minister van Infrastructuur en Milieu in overleg met de regio (provincie Overijssel, Regio Twente, gemeenten Hellendoorn en Wierden) een besluit omtrent de voorkeursvariant. De afspraken met de regio worden vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst. Vervolgens kan het Rijk starten met de planuitwerkingsfase.

Voorliggende verkenning biedt een voldoende robuuste basis om de planuitwerking mee te starten.

#### *Planuitwerkingsfase*

Na de keuze voor een voorkeursvariant wordt de planuitwerking gestart. Conform de Tracéwet wordt in deze fase een OTB opgesteld. Voorafgaand aan de besluitvorming dient tevens op grond van de Wet milieubeheer een MER te worden opgesteld. Het OTB en het MER worden gelijktijdig ter inzage gelegd. Vervolgens wordt het tracébesluit vastgesteld en ter inzage gelegd.

Het project is opgenomen in Bijlage II van de Crisis- en herstelwet (Chw). Dat betekent dat in de m.e.r.-procedure kan worden volstaan met het onderzoeken van één alternatief en dat het inwinnen van advies bij de Commissie voor de milieueffectrapportage niet verplicht is.

Samenvattend kent de tracéwetprocedure voor dit project drie formeel juridische stappen:

1. de Aanvangsbeslissing (maart 2011 genomen door de minister van Infrastructuur en Milieu);
2. het ontwerp-Tracébesluit en project-MER;
3. het Tracébesluit.

#### **1.4 Betrokken partijen**

##### *Initiatiefnemers*

Het project N35 Nijverdal - Wierden is een gezamenlijk initiatief van Rijk en regio. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Overijssel, Regio Twente en de gemeenten Hellendoorn, Rijssen-Holten en Wierden<sup>9</sup> leveren alle een financiële bijdrage.

De verantwoordelijkheid voor het opstellen van deze verkenning (het product verkenningenrapport) en het opstellen van het resultaat daarvan (voorkeursbeslissing) berust bij de Minister namens het Rijk, en de provincie Overijssel namens de regio. In opdracht van de Minister wordt de uitvoering van de verkenning verzorgd door Rijkswaterstaat.

De voorbereiding van de bestuurlijke besluitvorming, tussentijdse beleidsmatige keuzes en afstemming met het Combiplan Nijverdal hebben plaatsgevonden in een Stuurgroep waarin vertegenwoordigers deelnemen van de Minister van Infrastructuur en Milieu, de provincie Overijssel, de Regio Twente, de gemeenten Hellendoorn en Wierden en de wegbeheerder Rijkswaterstaat.

##### *Participatie*

Op verschillende momenten in de verkenningsfase zijn meedenktafels georganiseerd om informatie in te winnen bij de diverse belangengroeperingen (bewonersorganisaties, milieuorganisaties en economische belangenorganisaties). Daarnaast was de oorspronkelijke insteek dat de drie verschillende meedenktafels een advies uit zouden brengen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over welk tracé volgens hen de beste oplossing vormt en met welke gebiedskenmerken de minister rekening moet houden. Ook is een groot aantal bilaterale contacten geweest met bewoners en belangenorganisaties, waaronder ook de Stichting Bewonersbelangen Wierden. Hoofdstuk 6 gaat hier nader op in.

#### **1.5 Relaties met andere ontwikkelingen**

De N35 Nijverdal - Wierden heeft relaties met verschillende ontwikkelingen in de omgeving. Voor het project N35 Nijverdal - Wierden zijn vooral de ontwikkelingen met betrekking tot het Combiplan Nijverdal van belang. Daarnaast spelen nog de plannen rondom het voorgenomen ecoduct Notter- & Wierdense Veld een rol, de uitbreiding van bedrijventerrein 't Lochter in Nijverdal, een eventuele verdubbeling van de spoorlijn Zwolle-Almelo, elektrificatie van het spoor en de ontwikkeling van de Esrand bij Wierden. Verder zijn er ontwikkelingen rondom de aanleg van de Fietssnelweg F35 (een regionale hoofd fietsverbinding) welke geen onderdeel is van de scope. De realisatie van een parallelstructuur in het kader van de N35 Nijverdal - Wierden biedt kansen voor de realisatie van deze fietsverbinding.

<sup>9</sup> De financiële bijdrage van de gemeenten Rijssen-Holten en Wierden is gekoppeld aan de ongelijkvloerse aansluitingen.

Daarnaast is separaat van de verkenning de wenselijkheid van een verzorgingsplaats met tankstation langs de N35 Nijverdal - Wierden onderzocht. Tevens moet rekening worden gehouden met het waterwingebied Wierden (zie verder paragraaf 3.2).

#### *Marsroute N35*

De N35 Nijverdal - Wierden maakt onderdeel uit van de Marsroute N35. De Marsroute N35 is een meerjarig uitvoeringsplan [4] opgesteld door de Provincie Overijssel waarin het toekomstbeeld voor de N35 geschetst wordt. De N35 heeft de functie van hoofdverbinding en is gecategoriseerd als stroomweg, maar niet als zodanig ingericht. Op het gehele traject komen knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid voor. Om deze knelpunten op te lossen wil de regio de N35 zo snel mogelijk opwaarderen naar een volwaardige 2x2 stroomweg met een maximum snelheid van 100 km/uur. Om deze ambitie te verwezenlijken heeft de provincie samen met de gemeenten Zwolle, Dalfsen, Raalte, Hellendoorn, Wierden en Almelo en de Regio Twente de Marsroute N35 opgesteld.

De Marsroute geeft het stappenplan voor de korte en lange termijn weer. Dit betekent een identificatie van de knelpunten en een eerste voorstel voor een gewenste tracéligging met kostenraming. De N35 tussen Zwolle en Almelo is opgesplitst in de volgende tracédelen:

- Zwolle-Wijthmen,
- Wijthmen-Raalte,
- Raalte (Wijthmen-Raalte-Nijverdal),
- Raalte-Nijverdal,
- Combiplan Nijverdal,
- Nijverdal - Wierden.

#### *Combiplan Nijverdal (westzijde plangebied N35 Nijverdal - Wierden)*

De N35 (Grotestraat) loopt dwars door Nijverdal. Om de leefbaarheid en veiligheid in Nijverdal te verbeteren, voeren Rijkswaterstaat en ProRail het Combiplan Nijverdal uit. De N35 wordt in dit plan nieuw aangelegd (de huidige weg wordt afgewaardeerd) en ProRail legt hiernaast het spoor aan.

Het Combiplan Nijverdal is momenteel in realisatie (de N35 wordt aangelegd als 2x1 rijstrook (80 km/uur), tussen de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel wordt de N35 voorbereid op 2x2 rijstroken (100 km/uur)). In het Combiplan liggen de kruispunten Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel en dit deel van de N35 noordelijker omdat de tunnel ten noorden van de huidige N35 ligt. Een deel van weg en spoor komt in een tunnel te liggen. Het spoordeel is 1 april 2013 opengesteld en het gehele Combiplan is eind 2014 gereed.

Het deel van het Combiplan Nijverdal ten oosten van de nevengeul van de Regge inclusief de twee daar gelegen kruispunten (Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel) valt binnen de scope van het project N35 Nijverdal - Wierden. Dit oostelijk deel van Combiplan Nijverdal is qua infrastructuur afgestemd op verkenning N35 Nijverdal - Wierden. Daarnaast zijn in het Combiplan geen onomkeerbare uitvoeringswerkzaamheden uitgevoerd die een 2x2 oplossing onmogelijk maken. De situatie na realisatie van het Combiplan is in het project N35 Nijverdal - Wierden meegenomen als de huidige situatie.

#### *Ecoduct Notter- & Wierdense Veld*

Als gevolg van de evaluatie van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) in 2009 is in het BO-MIRT (najaar 2010) besloten om een aantal aanvullende knelpunten met maatregelen op te nemen in het meerjarenprogramma. Eén van die aanvullende maatregelen is een ecoduct over spoorlijn en de bestaande N35 tussen het Wierdense veld en het Notterveld. De realisatie van het ecoduct is voorzien in de periode 2013-2018.

In de verkenning wordt met deze ontwikkeling rekening gehouden als een separate, parallelle ontwikkeling. De voor- en nadelen van een eventuele gelijktijdige realisatie zullen worden bekeken (zie paragraaf 7.1.5).

#### *Uitbreiding bedrijventerrein 't Lochter ('t Lochter III)*

Aan de oostzijde van Nijverdal realiseert de gemeente Hellendoorn samen met een aantal partijen het bedrijvenpark 't Lochter III. In 2011 zijn de eerste kavels uitgegeven. Het plangebied van het bedrijvenpark 't Lochter III ligt in de oksel van de N35 en de Burgemeester H. Boersingel en heeft een omvang van ruim 40 hectare waarvan ongeveer 10 hectare voor de inrichting van een ecologische zone en een bruto oppervlak van ongeveer 30 hectare voor het bedrijventerrein.

#### *Spoorverdubbeling*

In de Aanvangsbeslissing is opgenomen dat in de verkenning aandacht moet zijn voor de opwaardering (spoorverdubbeling en elektrificatie) van de spoorlijn Zwolle-Enschede. ProRail heeft in opdracht van de provincie Overijssel een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden en consequenties van frequentieverhoging op de lijn Zwolle-Wierden-Enschede. Dit heeft geresulteerd in een modulaire aanpak, met als eindbeeld een geëlektrificeerde lijn met gedeeltelijk dubbel spoor. Deze gedeeltelijke verdubbeling is ten westen van Nijverdal geprojecteerd. In het eindbeeld blijft het vak tussen Nijverdal en Wierden enkel spoor. Een volledige spoorverdubbeling tussen Zwolle en Enschede wordt niet voorzien.

In juli 2014 hebben Provinciale Staten een investeringsvoorstel voor elektrificatie, snelheidsverhoging en stationverbetering aangenomen. Deze plannen hebben beperkte raakvlakken met de opwaardering van de N35 Nijverdal-Wierden, onder andere de tracékeuze voor de stroomkabels. Hierover moet afstemming plaatsvinden tussen ProRail en Rijkswaterstaat. De mogelijke gedeeltelijke verdubbeling van het spoor heeft geen raakvlakken met de N35 Nijverdal-Wierden. Hoewel spoorverdubbeling tussen Nijverdal en Wierden niet wordt voorzien, zijn de mogelijke raakvlakken met de N35 wel geïnventariseerd. De conclusie is dat de ruimtelijke inpasbaarheid van een extra spoorbaan aan de oostzijde van Nijverdal complex is, ongeacht de N35-variant die wordt gekozen.

#### *Ontwikkeling van de Esrand bij Wierden*

Aan de rand van Wierden komt een hotel (hoek van de Rijssensestraat en de oude Rondweg). Het gebied waar het hotel komt, heet 'Esrand' en is ongeveer vijf hectare groot. Er is dus niet alleen ruimte voor een hotel en bijbehorende parkeergelegenheid, maar er kan meer met dit gebied gebeuren. Denk bijvoorbeeld aan panden voor lokale dienstverlening (dierenartsen, e.d.), water/vijvers en wandelroutes.

### *Fietssnelweg 35 (F35)*

Regio Twente is samen met andere overheden bezig met de ontwikkeling van een fietssnelweg. De fietssnelweg F35 is een innovatieve en hoogwaardige fietsverbinding en de centrale 'drager' van het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente. Doorstroming, comfort en veiligheid staan voorop door uit te gaan van ongelijkvloerse kruisingen en een ruim profiel van de F35. Vlot doorfietsen is daarmee gegarandeerd, terwijl conflictsituaties met andere vervoerswijzen tot een minimum worden beperkt. Waar dat niet mogelijk is, krijgen fietsers zoveel mogelijk voorrang op andere vervoerswijzen. Door de aanleg van de F35 kan de fiets op korte afstanden een alternatief zijn voor de auto. De F35 is de hoofdfietsverbinding tussen de binnensteden, de nieuwe en bestaande stedelijke zones, de stationsomgevingen, de Twentse dorpen en de fraaie Twentse landschappen. De route loopt van Nijverdal naar Enschede met aftakkingen naar Vriezenveen en Oldenzaal en loopt tussen Nijverdal en Wierden evenwijdig aan de N35. De F35 maakt geen onderdeel uit van de opwaardering van de N35 tussen Nijverdal en Wierden naar een stroomweg, maar de realisatie van een parallelweg langs bijna het gehele traject biedt wel kansen voor het realiseren van deze fietsverbinding. Parallel aan deze verkenning N35 zijn de gemeenten Hellendoorn en Wierden en Regio Twente een tracéonderzoek gestart voor de F35. Dit moet uiteindelijk in het voorjaar van 2015 leiden tot een voorkeursvariant F35 tussen Nijverdal en Wierden. Er wordt daarom bij de verdere uitwerking rekening gehouden met de plannen voor de F35. In de volgende planuitwerkingsfase zullen beide projecten op elkaar worden afgestemd.

### *Verzorgingsplaats tankstation*

Vanuit de omgeving is aangegeven dat er interesse is voor de realisatie van een verzorgingsplaats met tankstation. Het onderzoek naar de mogelijkheden om op het traject N35 Nijverdal - Wierden een verzorgingsplaats te realiseren met tankstation wordt niet in dit verkenningenrapport onderzocht. Separaat van de verkenning is de wenselijkheid en mogelijkheid in beeld gebracht.

## **1.6 Leeswijzer**

### *Wat zijn de problemen? Wat is het doel?*

Hoofdstuk 2 inventariseert de problemen op de N35 in de huidige situatie. Tevens is kort te lezen welke problemen er in 2020 spelen wanneer maatregelen achterwege blijven. Uit deze probleemanalyse valt af te leiden welk doel het project moet realiseren.

### *Welke variant wordt onderzocht?*

Hoofdstuk 3 geeft weer welke ruimtelijke tracés er bij aanvang van deze verkenning waren en op welke wijze deze hebben geleid tot de noord- en zuidvariant die in de verkenning worden onderzocht. Daarbij wordt ook ingegaan op de gelijkvloerse en de ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal die in de noord- en zuidvariant worden onderzocht.

### *Wat zijn de milieueffecten?*

Hoofdstuk 4 gaat in op de effecten van de varianten. Het beoordelingskader waarmee de relevante effecten in beeld worden gebracht.



*Hoe verhouden de kosten van het project zich tot de baten?*

Voor de N35 Nijverdal - Wierden is een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. De MKBA geeft inzicht in de verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten. In hoofdstuk 5 worden de resultaten van de MKBA samengevat.

*Hoe is de omgeving bij het project betrokken?*

Door middel van onder andere meedenktafels zijn de verschillende belangengroeperingen betrokken bij het project. De belangrijkste aandachtspunten en adviezen vanuit de meedenktafels worden in hoofdstuk 6 beschreven.

*De conclusie*

In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies voor de onderdelen die een grote rol spelen bij de besluitvorming over de nog vast te stellen voorkeursvariant.

*Gevoeligheidsanalyse zuidvariant in relatie tot het waterwingebied Wierden*

In hoofdstuk 8 zijn de resultaten van een gevoeligheidsanalyse voor de zuidvariant opgenomen indien in het ontwerp van de zuidvariant, net als bij de noordvariant, het dwangpunt van het niet raken van het waterwingebied wordt losgelaten.

Bij dit rapport zijn de volgende bijlagen opgenomen:

- Afkortingen.
- Begrippenlijst.
- Bijlage 1 Literatuurlijst.
- Bijlage 2 Beoordelingskader verkenning.
- Bijlage 3 Beleidskader en wet- en regelgeving.
- Bijlage 4 A3-kaarten varianten N35 Nijverdal - Wierden:
  - tracé noordvariant met twee gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal;
  - tracé noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal;
  - tracé zuidvariant met twee gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal;
  - tracé zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal.
- Bijlage 5 QuickScan (2011).

Literatuurverwijzingen zijn in de rapportage als volgt aangeduid als [1], [2] etc.

## 2 Probleemanalyse en doel

### 2.1 Probleemanalyse

#### *Verkeersveiligheid*

De N35 tussen Zwolle en Twente is gecategoriseerd als regionale stroomweg. Deze is echter niet als zodanig ingericht. De weg is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) en heeft 1x2 rijstroken, 80 km/uur-profiel, kent geen fysieke rijbaanscheiding, heeft gelijkvloerse kruispunten, vele oversteken en op meerdere plaatsen een beperkte obstakelvrije ruimte. Mede door de hoge verkeersintensiteiten geeft dit een risico op frontale ongevallen (door inhalen), enkelvoudige ongevallen en kruispuntongevallen.

Ook de N35 tussen Nijverdal en Wierden heeft een dergelijke inrichting en kent genoemde veiligheidsrisico's. Daarnaast is dit wegvak na de realisatie van de tunnel in Nijverdal ingeklemd tussen de A35 Wierden-Enschede en het tunneltraject Nijverdal, welke wel een duurzaam veilige inrichting kennen met onder andere gescheiden rijbanen. Hierdoor ontstaat op de verbinding Nijverdal-Enschede binnen korte afstanden een sterk wisselend wegbeeld en een extra risico op inhalen. Het realiseren van een aaneengesloten uniform wegbeeld met gescheiden rijbanen draagt hier bij aan de veiligheid en begripbaarheid van de weg. Verwacht wordt dat na de aanleg van het tunneltraject in Nijverdal de verkeersintensiteiten op de N35 verder toenemen, waardoor ook de verkeersveiligheidsrisico's tussen Nijverdal en Wierden toenemen. Tevens leidt dit tot een toename van het sluipverkeer over het onderliggend wegennet.

Voor langzaam verkeer zijn tussen Nijverdal en Wierden enkele jaren geleden parallelwegen aangelegd. Daarnaast heeft dit traject diverse kruispunten en oversteken en is de obstakelvrije berm op diverse plaatsen beperkt. De kruispunten met de Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel (beide in Nijverdal) en de Nijverdalsestraat (Wierden-West), zijn voorzien van verkeerslichten evenals de oversteek Vossenbosweg. Op het traject hebben in de afgelopen jaren diverse ongevallen plaatsgevonden. Vooral kop-staartongevallen, frontale ongevallen, ongevallen met een vast voorwerp en flank ongevallen

#### Risicocijfer

In opdracht van Rijkswaterstaat zijn in de studie 'Veilig over Rijkswegen 2009' risicocijfers<sup>10</sup> bepaald voor alle Rijkswegen in Nederland. De N35 Nijverdal - Wierden heeft hierin een risicocijfer van 0,259 slachtofferongevallen per miljoen gereden voertuigkilometers (slachtofferongevallen over de periode 2007-2009). Landelijk gezien is het risicocijfer voor dit type weg, GOW 80 km/uur met geslotenverklaring voor langzaam verkeer, 0,049 slachtofferongevallen per miljoen gereden voertuigkilometers. Het risicocijfer van de N35 Nijverdal - Wierden is hiermee ruim vijfmaal hoger dan het landelijk gemiddelde<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Een risicocijfer geeft de verhouding aan tussen het aantal ernstige ongevallen en de verkeersprestatie op een bepaald wegvak. Het is dus een maat voor de onveiligheid van een weg of gebied.

<sup>11</sup> Vanwege de dalende registratiegraad van ongevallen heeft het Rijk aangegeven voor verkeersveiligheidseffectstudies geen gegevens van na 2009 te gebruiken.

### EuroRAP

Op initiatief van de Nederlandse, Engelse en Duitse automobielverenigingen is een methodiek ontwikkeld (European Road Assessment Programme (EuroRAP)) om de veiligheid van wegen uit te drukken in een score met sterren (Road Protection Score (RPS)). Een ster is onveilig, vier zeer veilig. Er zijn verschillende redenen waarom deze wegvakken een relatief lage score (minder dan drie sterren) hebben. Zo ontbreekt er een fysieke rijrichtingscheiding en is niet overal een obstakelvrije berm aanwezig. Daarnaast heeft dit deel van de N35 diverse ongeregelde voorrangskruispunten en oversteken voor de ontsluiting van de aanliggende percelen en de naastgelegen parallelweg. De ambitie is uitgesproken om in 2020 op de N35 Nijverdal - Wierden minimaal drie sterren te hebben. Het traject Nijverdal - Wierden heeft op een aantal wegdelen een EuroRAP RPS score van 2 sterren waardoor dit wegvak niet voldoet aan deze ambitie.

### *Bereikbaarheid*

In 2010 reden er op een gemiddelde werkdag ongeveer twintigduizend motorvoertuigen in beide richtingen samen over de N35 tussen Nijverdal en Wierden [8]. In zowel de ochtend- als de avondspits reden er in beide richtingen tussen de 900 en 1.000 motorvoertuigen per uur. Het percentage vrachtverkeer was in de spits ongeveer 9%. Over het hele etmaal lag dat percentage iets hoger, namelijk op 11%. Omdat de weg maar over één rijstrook per richting beschikt is dat een relatief zware belasting. Vooral bij de kruispunten kan deze verkeersbelasting in de spits al tot vertraging leiden.

In de toekomst zal de intensiteit op N35 verder groeien. Belangrijke oorzaak hiervan is de autonome groei van het autoverkeer, maar ook het Combiplan Nijverdal zal er toe leiden dat de hoeveelheid verkeer op de N35 toeneemt.

Door het Combiplan wordt de capaciteit op de N35 uitgebreid, wat een verkeersaantrekkende werking heeft. In 2030 zal de hoeveelheid verkeer als gevolg van deze ontwikkelingen tussen de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel toenemen tot maximaal ongeveer 35.000 motorvoertuigen per etmaal en tussen de Burgemeester H. Boersingel en de aansluiting Wierden ongeveer 37.000 motorvoertuigen per etmaal [NRM Oost 2014]. Dit is een toename van 75% ten opzichte van 2010. Door deze toename zal de verkeersafwikkeling verslechteren en vooral in de spits tot vertraging kan leiden op de wegvakken en bij de kruispunten. De reistijd op de N35 zal daarmee ook in de ochtend- en avondspits in beide richtingen toenemen.

## **2.2**

### **Doel**

Op basis van de probleemanalyse en de in de Aanvangsbeslissing opgenomen ambities gelden voor de N35 Nijverdal - Wierden de volgende doelstellingen:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Verbeteren van de daarmee samenhangende doorstroming.

Om desinvesteringen te voorkomen, wordt het Combiplan Nijverdal toekomstvast aangelegd. Dit houdt in dat in het Combiplan geen onomkeerbare werkzaamheden zijn uitgevoerd die een 2x2 oplossing onmogelijk maken. Het oostelijk deel van het Combiplan (het deel van de N35 ten oosten van de toekomstige tunnel) zal worden meegenomen in de te starten procedure N35 Nijverdal - Wierden. De budgettaire kaders zijn daarbij taakstellend en de partners hechten zeer aan voldoende maatschappelijk draagvlak.

## 3 De onderzochte ruimtelijke tracés

Op basis van de projectdoelstelling wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de mogelijke ruimtelijke tracés en de nadere uitwerking daarvan tot de in de verkenning te onderzoeken varianten. Er wordt eerst ingegaan op de wijze waarop het ontwerp voor de ruimtelijke tracés is opgebouwd en de gehanteerde uitgangspunten.

Het hoofdstuk eindigt met een beschrijving van de varianten die worden onderzocht; de noordvariant (met respectievelijk een gelijkvloerse en een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal) en de zuidvariant (met respectievelijk een gelijkvloerse en een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal). Deze vier varianten worden vervolgens in hoofdstuk 4 onderzocht op de milieueffecten.

### 3.1 **Uitgangspunten ontwerp**

De ambitie voor de N35 op de lange termijn is een autoweg waar 100 kilometer per uur gereden mag worden. Het onderliggend wegennet wordt met ongelijkvloerse aansluitingen (viaducten met toe- en afritten) op de N35 aangesloten. In de verkenning voor de N35 Nijverdal - Wierden is deze ambitie het uitgangspunt.

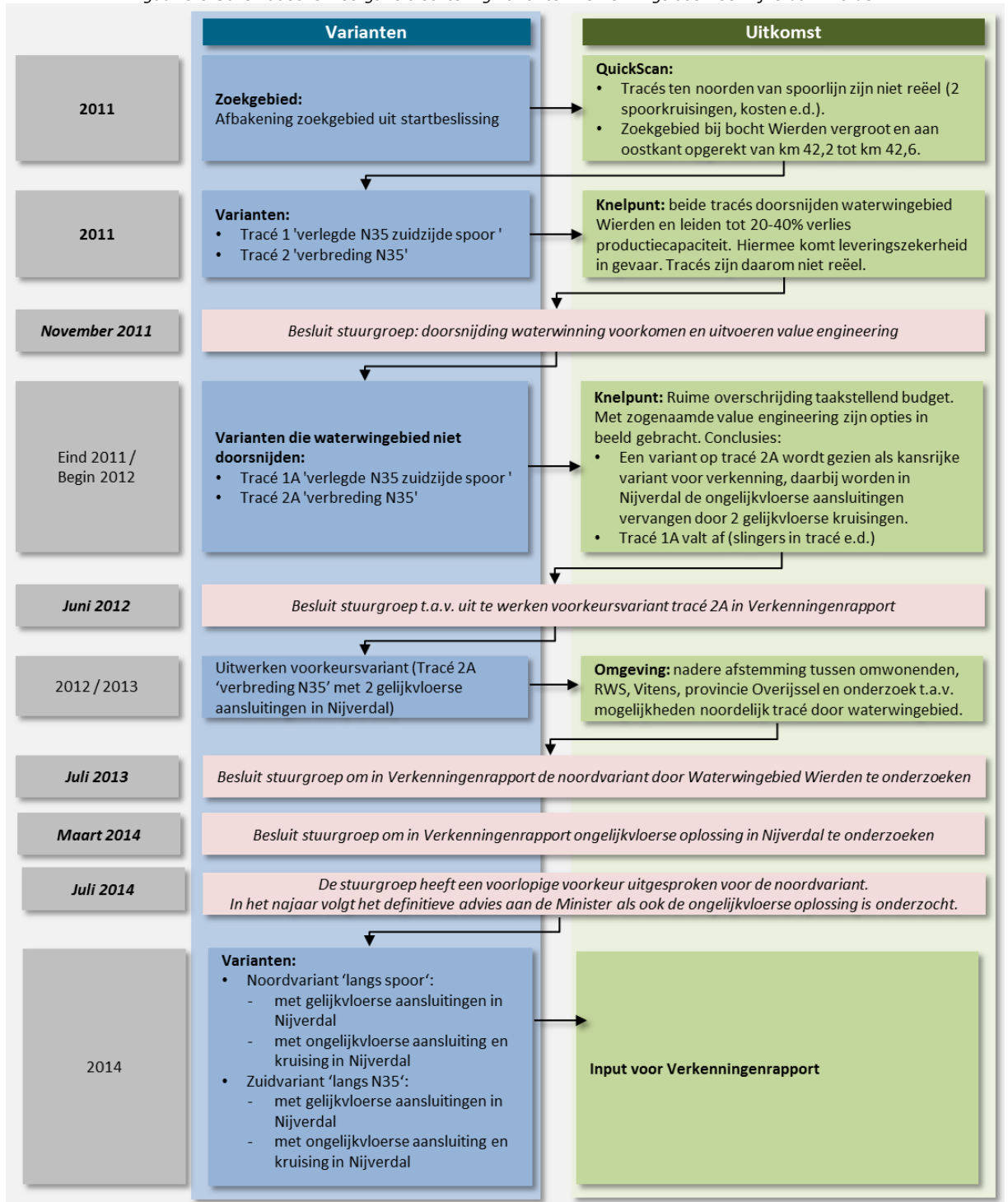
### 3.2 **Trechtering ruimtelijke tracés (varianten)**

#### 3.2.1 *Inleiding*

In paragraaf 1.2 is reeds een toelichting gegeven op de stappen en activiteiten van de verkenningsfase N35 Nijverdal-Wierden. Daarbij is ook kort ingegaan op de tracés die in beeld zijn geweest om als variant te gaan onderzoeken.

In figuur 3.3 is de trechtering van de varianten op technische uitgangspunten in de verkenningsfase schematisch weergegeven. Na de figuur worden de verschillende trechteringsstappen toegelicht.

Figuur 3.3 Schematische weergave trechtering varianten verkenningsfase N35 Nijverdal-Wierden



### 3.2.2 Afbakening zoekgebied

Bij start van de verkenning is op basis van de Aanvangsbeslissing een zoekgebied voor de N35 Nijverdal - Wierden gedefinieerd, zie figuur 3.4.

Figuur 3.4 Zoekgebied N35 Nijverdal - Wierden bij start verkenning 2011 op basis van Aanvangsbeslissing



Door middel van een 'QuickScan' (zie bijlage 5) is vervolgens nagegaan of er andere alternatieven mogelijk zijn en of er nog redenen zijn om het zoekgebied uit de Aanvangsbeslissing te vergroten. In de QuickScan is geadviseerd het zoekgebied op twee plekken te vergroten:

1. Vergroot het zoekgebied in de binnenbocht van de N35 bij Wierden om een optimaal ontwerp te kunnen maken voor het tracé waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande N35.
2. Laat de aansluiting Wierden-West in ieder geval bij de rotonde Nijverdalsestraat/Looweg aansluiten op het lokale wegennet. Vergroot het zoekgebied voor de aansluiting hiervoor uit tot het gebied tussen de bestaande aansluiting van de Nijverdalsestraat op de N35 en de spoorlijn Zwolle-Almelo. De 3<sup>e</sup> Esweg ter hoogte van de woningen dient daarbij verkeersluw te blijven.

Het zoekgebied is verder aan de oostkant met 400 meter opgerekt van km 42,2 naar km 42,6 zodat deze aansluit op de rijstroken van de A35 Wierden-Enschede. Het uitgangspunt uit de Aanvangsbeslissing dat tracés ten noorden van de spoorlijn Zwolle-Almelo of ten zuiden van de huidige N35 budgettair niet haalbaar beoordeeld zijn, is via de QuickScan bevestigd. Deze tracés worden niet haalbaar geacht vanwege de hoge kosten (twee extra spoor kruisingen) en de doorsnijding van het Natura 2000-gebied het Wierdense veld. Er zijn daarmee geen andere alternatieven.

Figuur 3.5 Aangepast zoekgebied na QuickScan



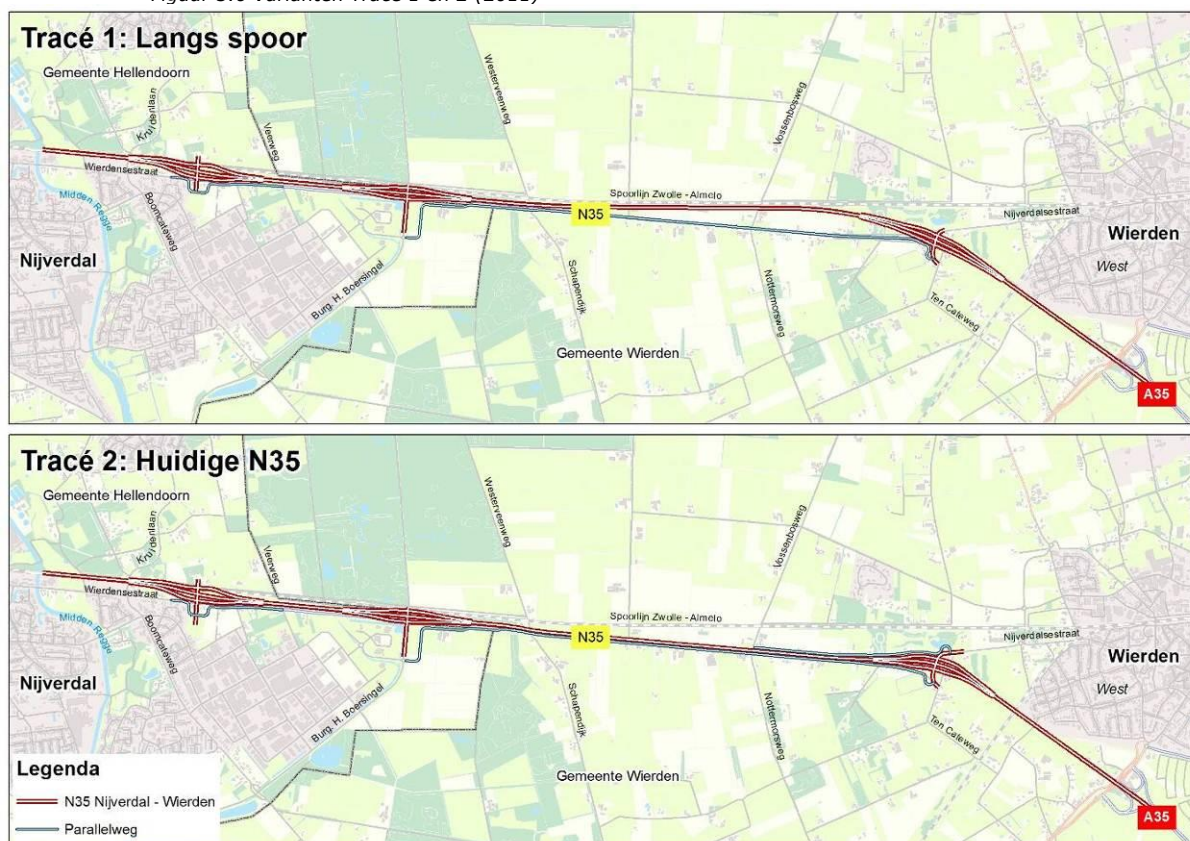
### 3.2.3

#### Ontwikkeling varianten tracé 1 en 2 (2011)

Bij de start van de verkenning in 2011 werd uitgegaan van twee tracés tussen de spoorlijn Zwolle-Almelo en de huidige N35, zie figuur 3.6. Beide tracés gingen uit van de aanleg van een 2x2 stroomweg met een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. Het onderliggend wegennet werd met drie ongelijkvloerse aansluitingen op de N35 aangesloten (het betreft de aansluitingen met de Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel in Nijverdal en een nieuwe aansluiting Wierden-West). In beide tracés bleven de woningen en bedrijven aan de N35 bereikbaar via een parallelweg:

- Tracé 1 ging uit van een in noordelijke richting opgeschoven N35; deze liep zo dicht mogelijk langs de zuidzijde van de spoorlijn Zwolle-Almelo en benutte de parallelweg langs de huidige N35 zoveel mogelijk als parallelweg aan de zuidzijde.
- Tracé 2 ging uit van een verbreding van de bestaande N35 en kreeg aan de noord- en de zuidzijde een apart aan te leggen parallelweg.

Figuur 3.6 Varianten Tracé 1 en 2 (2011)



### 3.2.4

#### Ontwikkeling varianten tracé 1A en 2A (2011/2012)

In het zoekgebied van de N35 Nijverdal -Wierden ligt bij Wierden een bestaand waterwingebied (zie figuur 3.7 voor de ligging), globaal ingekaderd door de spoorlijn Zwolle-Enschede en de huidige N35. Om het waterwingebied ligt het grondwaterbeschermingsgebied.

De tracés 1 en 2 doorsneden beiden het waterwingebied Wierden, hetgeen heeft geleid tot het ontwikkelen van varianten tracé 1A en 2A die buiten het waterwingebied liggen.

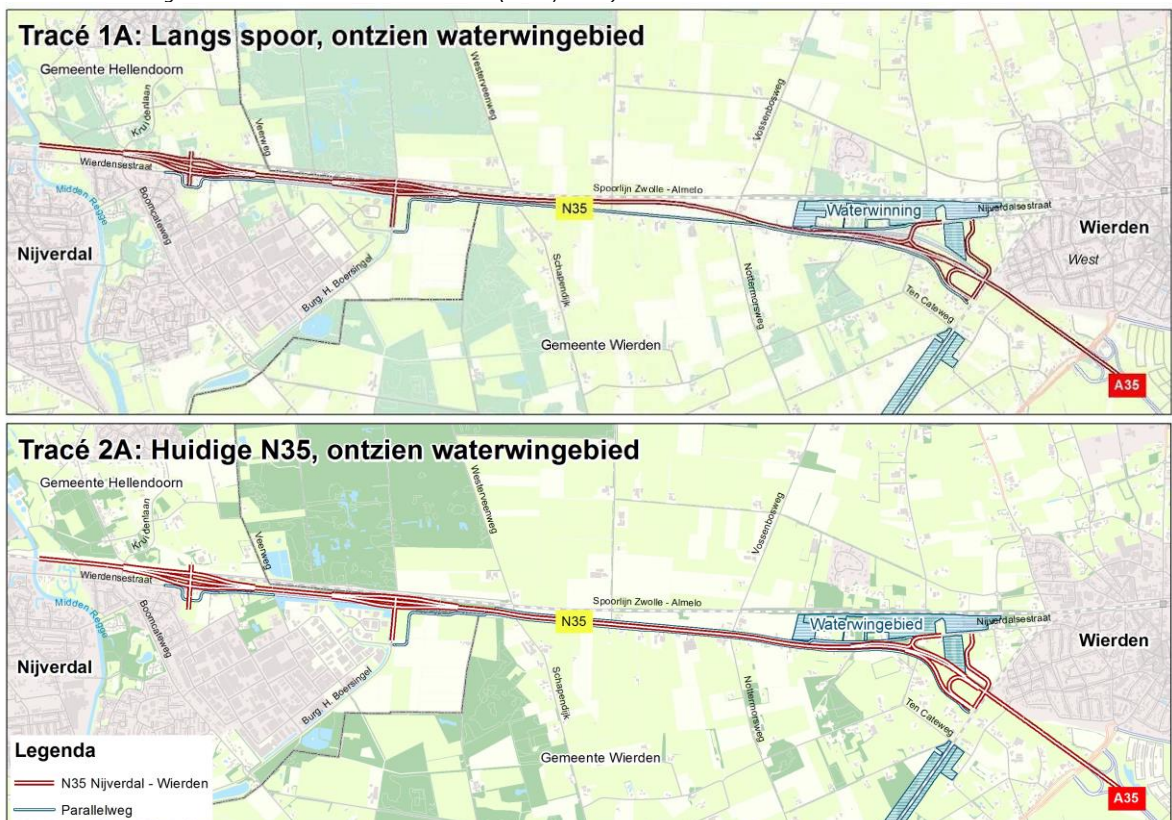
Doorsnijding van het waterwingebied Wierden (waarin de putten en reserveputlocaties liggen) door het tracé N35 Nijverdal - Wierden betekent namelijk een verlies van productiecapaciteit van drinkwater. Bij tracé 1 komt circa 40% van het winveld te vervallen, voor tracé 2 is dit circa 20%.

Voor de tracés 1 en 2 heeft Vitens in 2011 aangegeven dat de leveringszekerheid van drinkwater voor Twente hierdoor niet meer kan worden gegarandeerd, terwijl deze al onder druk staat. Dit betekent dat het capaciteitsverlies moet worden gecompenseerd voordat de ingreep plaatsvindt. Het proces om capaciteit op een andere plek te compenseren duurt tenminste 10 jaar, onder andere door onderzoek naar geschikte locaties en haalbaarheid, bestemmingsplan- en vergunningprocedures, grondverwerving en realisatie installaties/ leidingen. Dit zou gezien de omvang van de huidige verkeersproblemen op de N35 leiden tot onaanvaardbare vertraging in de planuitwerking voor de N35 Nijverdal - Wierden.

De stuurgroep heeft daarom in november 2011 besloten het ontwerp van de tracés 1 en 2 ter hoogte van het waterwingebied te verleggen om doorsnijding van dit gebied te voorkomen. De aangepaste tracés 1A en 2A zijn weergegeven in figuur 3.7.

Tracé 1A volgt enige tijd het spoor, maar moet gezien de omvang van het waterwingebied afbuigen naar het zuiden, waardoor een tracé met meerdere slingers ontstaat. Hierdoor bleek een aangepast tracé 1A niet realistisch te zijn, en is het om die reden afgefallen.

Figuur 3.7 Varianten Tracé 1A en 2A (2011/2012)





### **Regelgeving met betrekking tot waterwinning**

#### Drinkwaterwet

In artikel 2 van de Drinkwaterwet is opgenomen dat alle bestuursorganen zorg dragen voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening en dat bij de uitoefening van bevoegdheden en toepassing van wettelijke voorschriften de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening als dwingende reden van groot openbaar belang geldt.

Dit artikel maakt duidelijk dat sprake is van een brede zorgplicht voor alle bestuursorganen die ziet op elke uitoefening van bevoegdheden en uitvoering van taken voor zover die van belang kunnen zijn voor de drinkwatervoorziening. Hiermee is het bijzondere belang van de openbare drinkwatervoorziening in de wet verankerd.

#### Provinciale Omgevingsvisie en Omgevingsverordening

Bescherming van de drinkwaterwinning is geregeld in nationale en provinciale regelgeving. Voor deze verkenning is op provinciaal niveau met name de bescherming van de waterwinning die is geregeld in de provinciale Omgevingsvisie en uitgewerkt in de Omgevingsverordening van belang. Dit kader is maatgevend voor de keuzes die met betrekking tot de N35 Nijverdal - Wierden kunnen worden gemaakt. De provincie Overijssel is hiervoor het bevoegd gezag. In de Omgevingsverordening is vastgelegd dat een waterwingebied uitsluitend bestemd is voor de productie van drinkwater en dat er geen andere activiteiten zijn toegestaan. Voor grondwaterbeschermingsgebieden geldt dat uitsluitend functies toegelaten worden die geen risico vormen voor de grondwaterkwaliteit. Nieuwe functies kunnen alleen toegelaten worden als zij de grondwaterkwaliteit niet schaden of grote risico's voor de grondwaterkwaliteit opleveren. Uitgangspunt van de omgevingsverordening is dus dat een weg in een waterwingebied niet is toegestaan en dat een weg in een grondwaterbeschermingsgebied alleen onder voorwaarden is toegestaan.

### 3.2.5

#### *Zuidvariant op basis van tracé 2A na Value Engineering studie (2012/2013)*

Op basis van eerste indicatieve kostenramingen van de tracés 1 en 2 bleek eind 2011 dat het oorspronkelijk taakstellende projectbudget van € 80 miljoen ruim overschreden werd. De stuurgroep heeft daarom gevraagd opties in beeld te brengen waarbij projectdoelstellingen en budget zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd. Gezien de verwachte overschrijding van het budget vroeg dit een aanzienlijke versobering van de scope. Door het toepassen van een zogenaamde Value Engineering studie konden varianten worden ontwikkeld die zo veel mogelijk functionaliteit boden voor het beschikbare projectbudget.

Voor de N35 Nijverdal - Wierden is vervolgens samen met de Regio Twente, de gemeenten en de provincie in 2012 een Value Engineering (VE) studie uitgevoerd. Hierin zijn meerdere oplossingsrichtingen onderzocht die zijn voorgelegd aan de stuurgroep N35 Nijverdal - Wierden.

De stuurgroep heeft op basis van de VE-resultaten in juni 2012 besloten om de verkenning toe te spitsen op één tracé. Het nader uit te werken tracé was gebaseerd op tracé 2A, waarbij de twee ongelijkvloerse aansluitingen bij Nijverdal zijn gewijzigd in twee gelijkvloerse kruispunten en waarbij het tussenliggende wegvak niet als 2x2 stroomweg, maar als 2x2 gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximumsnelheid van 80 km/uur wordt uitgevoerd. Het wegvak sluit aan op het wegvak door de tunnel Nijverdal die als 2x1 GOW, met een maximumsnelheid 80 km/uur is uitgevoerd. In de verkenning wordt dit tracé verder onderzocht en aangeduid als zuidvariant.

Deze wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp van tracé 2A waren nodig om de geschatte kosten zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met het beschikbare budget.

Het aangepaste ontwerp van de N35 Nijverdal – Wierden (de zuidvariant) op het wegvak in Nijverdal is afgestemd met het Combiplan om desinvesteringen te voorkomen<sup>12</sup>. In het ontwerp van de 2x2 GOW is daarbij ruimte gereserveerd zodat toevoeging van één of beide oorspronkelijk geplande ongelijkvloerse aansluitingen bij Nijverdal en een verhoging van de maximumsnelheid tot 100 km/uur op dit wegvak mogelijk blijft. Deze meerkosten bedragen 35 á 40 miljoen euro.

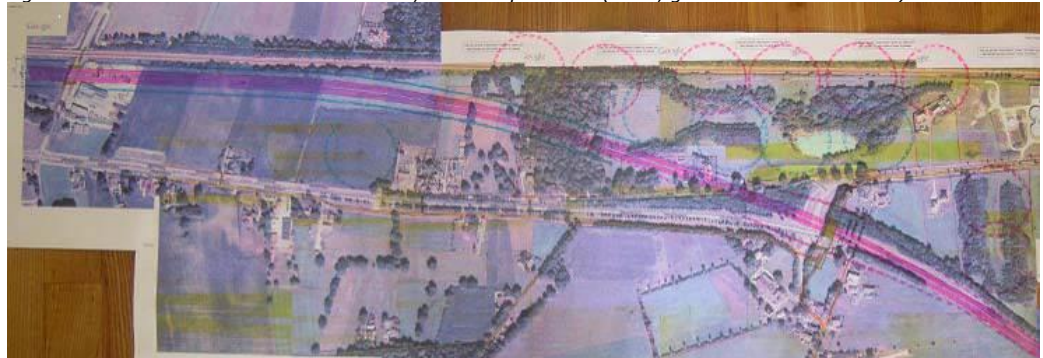
### 3.2.6

#### *Bewonersvariant: noordvariant (2013)*

Door de Stichting Bewonersbelangen Wierden West is begin 2013 een variant ingebracht, gebaseerd op het eerder afgevalen tracé 1, waarbij de N35 ook in noordelijke richting is verlegd (zie figuur 3.8). De stichting heeft daarbij voorstellen gedaan voor grondpercelen die eigenaren willen inbrengen ter compensatie van de waterwinning. Bij deze variant loopt de weg door een deel van het noordelijke waterwingebied van Vitens dat bestaat uit dertien waterwinputten en ruimte voor vijf reserveputten. De reserveputlocaties bieden ruimte om bij uitval van een waterinput deze direct te kunnen vervangen om zo de huidige wincapaciteit te garanderen.

De haalbaarheid van de bewonersvariant is in 2013 op hoofdlijnen onderzocht in opdracht van de stuurgroep en in overleg met Vitens [14] [15]. Hieruit bleek dat deze variant leidt tot een afname van de robuustheid van het noordelijke waterwingebied bij Wierden omdat dit gebied wordt doorsneden door een weg. Voor de huidige winputten is waarschijnlijk voldoende ruimte aanwezig binnen het resterende deel van het waterwingebied. Wel leidt de variant tot een afname van het aantal reserveputlocaties van vijf naar drie á vier (afhankelijk van het exacte wegontwerp).

*Figuur 3.8 Schets van de 'bewonersvariant', variant op tracé 1 (2013, gemaakt door bewoners)*



In juli 2013 heeft de stuurgroep besloten dat de bewonersvariant (hierna de noordvariant genoemd) voldoende kansrijk is om verder uit te laten werken in de verkenning. Hierbij dienen ook de consequenties van het doorsnijden van het waterwingebied Wierden voor de leveringszekerheid van drinkwater uit de winningsgebieden bij Wierden te worden onderzocht.

<sup>12</sup> Wel heeft de stuurgroep toen ook aangegeven dat eerst nog enkele overgebleven vragen beantwoord moeten worden over de meerkosten voordat een ongelijkvloerse aansluiting op de N35 in Nijverdal definitief als op dit moment niet haalbaar wordt bestempeld.

De knelpunten die bij tracé 1 aanwezig waren in verband met doorsnijding van het waterwingebied zijn bij deze variant minder zwaarwegend<sup>13</sup>.

Separaat worden de mogelijkheden onderzocht voor compensatie van (reserve)putlocaties die moeten verdwijnen op de door stichting ingebrachte gronden.

### 3.2.7 *Ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal*

Parallel aan de uitwerking van de noordvariant is in 2014 op initiatief van de provincie Overijssel een ontwerpatelier gestart om te onderzoeken of een ongelijkvloerse oplossing bij de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel mogelijk is, die past binnen het taakstellend budget, aangevuld met een beperkte extra financiële bijdrage vanuit de regio.

Dit initiatief heeft geleid tot een voor de regio acceptabele oplossing, binnen een acceptabel budget. De provincie heeft het Rijk gevraagd om deze oplossing op te nemen in de verkenning naar de N35.

In maart 2014 heeft de stuurgroep besloten om de ongelijkvloerse kruising met de Baron van Sternbachlaan en de ongelijkvloerse aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter bij de Burgemeester H. Boersingel als variant mee te nemen in het verkenningenrapport.

## 3.3 **Uitwerking varianten verkenning**

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de in de verkenning te onderzoeken varianten: een noordvariant (langs spoor) en een zuidvariant (langs N35), met bij Nijverdal respectievelijk een gelijkvloerse en een ongelijkvloerse oplossing.

Het tracé van de N35 in de noord- en zuidvariant ter hoogte van het Combiplan is in Nijverdal gelijk aan elkaar. Wel geldt dat op dit tracédeel een gelijkvloerse oplossing en een ongelijkvloerse oplossing worden onderzocht waarbij de hoogteligging van de N35 en het ruimtebeslag ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel verschilt.

Vanaf het kruispunt Burgemeester H. Boersingel t/m de nieuwe aansluiting Wierden-West verschilt de tracéligging van de noord- en zuidvariant en de parallelstructuur. Ook verschillen de varianten van elkaar voor de kruising met de Nottermorsweg/Vossenbosweg en de aansluitvorm Wierden-West.

In paragraaf 3.3.1 en 3.3.2 wordt een beschrijving gegeven van de varianten waarbij wordt ingegaan op de kruising met de bestaande wegen en de parallelstructuur.

Navolgend wordt ingegaan op de gehanteerde wegindeling die in de varianten is gehanteerd.

<sup>13</sup> Er blijft een groter deel van het winveld in tact dan bij tracé 1 en de Crisis- en herstelwet is inmiddels permanent gemaakt zodat de voordelen daarvan ook bij een eerste besluit na 1 januari 2014 nog relevant zijn.

### Hoofdrijbaan

Voor de hoofdrijbaan geldt dat twee typen wegingdeling toegepast worden:

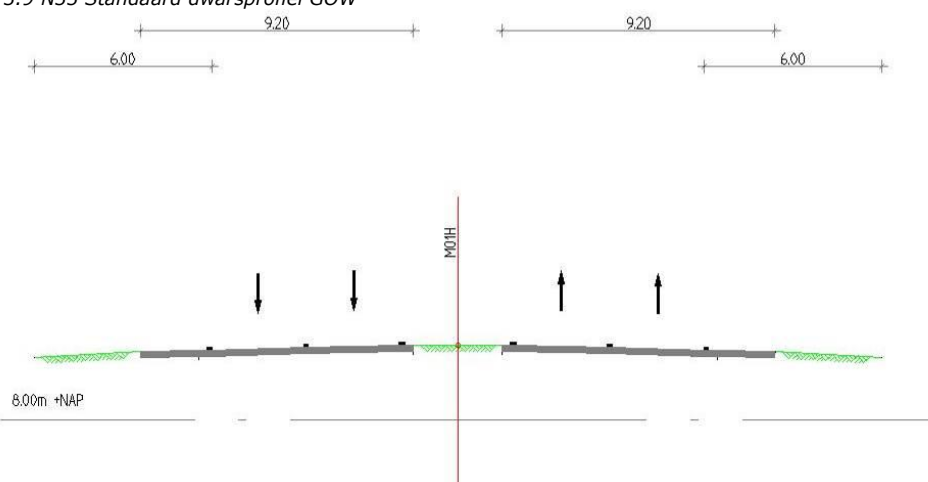
- een gebiedsontsluitingsweg (GOW)<sup>14</sup> tussen de gelijkvloerse kruispunten in Nijverdal in de noord- en zuidvariant met een gelijkvloerse oplossing in Nijverdal;
- een regionale stroomweg<sup>15</sup>:
  - in de noord- en zuidvariant met een gelijkvloerse oplossing in Nijverdal op het resterende tracédeel tussen de Burgemeester H. Boersingel en de aansluiting op de A35;
  - in de noord- en zuidvariant met een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal op het volledige traject.

### Standaard dwarsprofiel Gebiedsontsluitingsweg (gelijkvloerse oplossing in Nijverdal)

Figuur 3.9 schetst het dwarsprofiel wat geldt tussen de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel bij de gelijkvloerse oplossing in Nijverdal.

Het standaard dwarsprofiel gaat uit van een 2x2 GOW en een obstakelvrije berm van 6 meter, gerekend vanuit de binnenkant rechter kantstreep van de GOW. In de obstakelvrije berm zijn bomen of een sloot niet toegestaan. Het eerste deel van de obstakelvrije berm heeft een halfverharding.

Figuur 3.9 N35 Standaard dwarsprofiel GOW



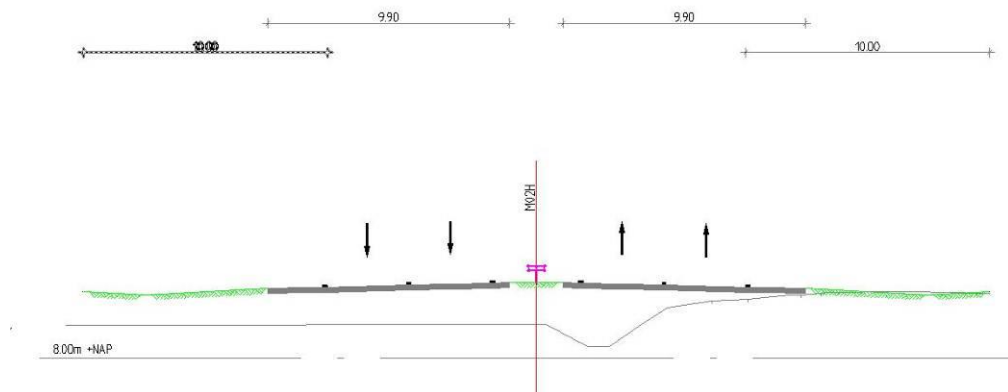
### Standaard dwarsprofiel Stroomweg

Figuur 3.10 schetst het dwarsprofiel wat geldt in alle varianten tussen de Burgemeester H. Boersingel tot aan de aansluiting Wierden en bij de ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal. Het standaard dwarsprofiel gaat uit van een 2x2 stroomweg en een obstakelvrije berm van 10 meter, gerekend vanuit de binnenkant rechter kantstreep van de stroomweg. Naast de obstakelvrije bermen is een parallelweg van 6 meter breed voorzien. Het eerste deel van de obstakelvrije berm heeft een halfverharding. Om te voorkomen dat auto's ongewenst vanaf de N35 de parallelwegen oprijden, moet een efficiënte scheiding worden aangebracht. Een parallelweg is niet overal aanwezig, zie paragraaf 3.3.1 en 3.3.2.

<sup>14</sup> Een gebiedsontsluitingsweg heeft als primaire functie het ontsluiten van gebieden en heeft als kenmerken: gescheiden rijbanen, een ontwerpsnelheid van 80 km/h en gelijkvloerse kruisingen.

<sup>15</sup> Een regionale stroomweg heeft als primaire functie het verbinden van regio's (doorstroming) en heeft als belangrijkste kenmerken: gescheiden rijbanen, een ontwerpsnelheid van 100 km/h en ongelijkvloerse kruisingen.

Figuur 3.10 N35 Standaard dwarsprofiel stroomweg



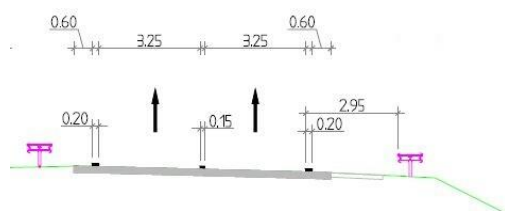
Versmald dwarsprofiel stroomweg (niet obstakelvrij)

Figuur 3.11 schetst het dwarsprofiel wat geldt in de ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal bij zowel de noord- als zuidvariant ter hoogte van de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel). Daar waar de N35 op het overige traject ten opzichte van maaiveld verhoogd wordt aangelegd, of ruimtelijke beperkingen het toepassen van het standaard dwarsprofiel onmogelijk maken, wordt ook een versmald dwarsprofiel toegepast.

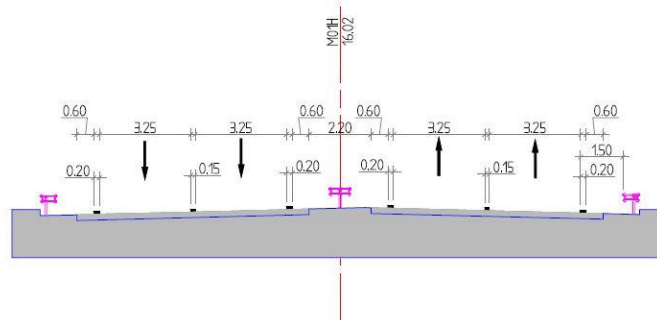
Daar waar de N35 het onderliggend (spoor)wegennet kruist, is eveneens een versmald dwarsprofiel uitgangspunt (zie figuur 3.12).

Bij een versmald profiel komt de obstakelvrije zone te vervallen en wordt een geleiderail geplaatst.

Figuur 3.11 N35 Versmald dwarsprofiel stroomweg



Figuur 3.12 N35 Versmald dwarsprofiel stroomweg op kunstwerken



3.3.1 Noordvariant (langs spoor)

In de verkenning worden voor de noordvariant (langs spoor) de volgende twee varianten onderzocht:

- **Noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal (zie figuur 3.13):**  
Het betreft een 2x2 weg met in totaal drie aansluitingen; twee gelijkvloerse kruispunten in Nijverdal en een ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Wierden-West bij Wierden. Het 2x2 wegvak tussen de gelijkvloerse kruispunten in Nijverdal betreft een GOW met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Het resterende tracédeel tussen de Burgemeester H. Boersingel en de A35 betreft een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur.
- **Noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal (zie figuur 3.14):**  
Het betreft een 2x2 weg met in totaal twee aansluitingen, de ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) in Nijverdal en een ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Wierden-West bij Wierden. De Baron van Sternbachlaan in Nijverdal krijgt geen aansluiting op de N35 en wordt een ongelijkvloerse kruising. Het volledige 2x2 wegvak betreft een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur.

Figuur 3.13 Schematische weergave van de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal en kruising van onderliggend wegennet (2014)



Figuur 3.14 Schematische weergave van de noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal en kruising van onderliggend wegennet (2014)



De bestaande N35 ten oosten van de Burgemeester H. Boersingel t/m de aansluiting Wierden-West wordt in de noordvariant (met respectievelijk gelijkvloerse danwel ongelijkvloerse variant in Nijverdal) omgebouwd tot parallelweg.

### **Ontsluiting onderliggend wegennet**

In het tracé van de noordvariant is een aantal kruisingen met het onderliggend wegennet voorzien, zie figuur 3.13 en figuur 3.14. Navolgend worden de kruisingen van west naar oost beschreven voor respectievelijk het tracé in Nijverdal en het tracé ten oosten van Nijverdal.

*Nijverdal: noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen*

#### 1 Kruispunt Baron van Sternbachlaan (gelijkvloers)

De situatie na realisatie van het Combiplan (eind 2014 gereed) is in het project N35 Nijverdal – Wierden meegenomen als de huidige situatie. Hierbij wordt uitgegaan van een 2x1 GOW met een gelijkvloerse kruispunt.

In de verkenning wordt uitgegaan van een verbreding van de N35 naar een 2x2 GOW met een aanpassing van het gelijkvloerse kruispunt.

#### 2 Kruispunt Burgemeester H. Boersingel (gelijkvloers)

De huidige ligging en vormgeving van de N35 is conform het Combiplan een 2x1 GOW met een T-aansluiting.

In de verkenning is bij de Burgemeester H. Boersingel een gelijkvloerse T-aansluiting voorzien. De ligging en vormgeving van het kruispunt is vrijwel gelijk aan het Combiplan. Vanaf de Burgemeester H. Boersingel in oostelijke richting wordt de N35 een 2x2 stroomweg welke het tracé van de bestaande N35 volgt tot de Schapendijk. Om het linksafslaande verkeer af te kunnen wikkelen is op de aansluitende Burgemeester H. Boersingel over ongeveer 100 meter een dubbele rijstrook nodig. Op de Baron van Sternbachlaan is deze al aanwezig.

*Nijverdal: noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal*

#### 1 Kruispunt Baron van Sternbachlaan (ongelijkvloerse kruising)

De situatie na realisatie van het Combiplan (eind 2014 gereed) is in het project N35 Nijverdal – Wierden meegenomen als de huidige situatie. Hierbij wordt uitgegaan van een 2x1 GOW met een gelijkvloers kruispunt.

In de verkenning wordt bij de ongelijkvloerse oplossing uitgegaan van een aanpassing van de N35 naar een 2x2 stroomweg waarbij de Baron van Sternbachlaan de N35 onderlangs kruist.

De Baron van Sternbachlaan wordt verlaagd ten opzichte van de huidige situatie. In de huidige situatie is de Baron van Sternbachlaan al enigszins verlaagd ter plaatse van de kruising met de spoorlijn Zwolle-Almelo, deze verlaging is ter plaatse van de kruising met de N35 doorgezet.

#### 2 Aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel; ongelijkvloers)

De huidige ligging en vormgeving van de N35 is conform het Combiplan een 2x1 GOW met een T-aansluiting.

In de verkenning is bij de ongelijkvloerse oplossing bij de Burgemeester H. Boersingel een ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting (Nijverdal-Oost / 't Lochter) voorzien. De Burgemeester H. Boersingel wordt ten opzichte van de huidige ligging met circa 1,0 m verlaagd, de N35 kruist deze weg bovenlangs.

### *Noordvariant ten oosten van Nijverdal*

#### Ecoduct

Het ecoduct is reeds in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) als maatregel opgenomen en maakt deel uit van de referentiesituatie.

Het ecoduct overspant het spoor, de opgewaardeerde N35 en de parallelstructuur.

#### 3 Schapendijk/Westerveenweg

De verbinding Schapendijk/Westerveenweg wordt doorsneden.

In de verkenning is een afweging gemaakt tussen vier oplossingsrichtingen (onderdoorgang N35, viaduct over spoor/N35/parallelweg, viaduct over N35/parallelweg en fietsverbinding over N35). Er wordt uitgegaan van een fietsverbinding over de N35 en het spoor direct naast het ecoduct. De bestaande verbinding voor motorvoertuigen wordt hiermee opgeheven. De kruising van de N35 met de Dwarsdijk vervalt.

#### 4 Nottermorsweg/Vossenbosweg

De Vossenbosweg wordt doorsneden ter hoogte van de bestaande onderdoorgang onder het spoor. In de verkenning wordt uitgegaan van het verlengen van deze bestaande onderdoorgang.

#### 5 Aansluiting Wierden West (ongelijkvloers)

In de verkenning is een afweging gemaakt twee mogelijke oplossingsrichtingen:

- variant 1: Haarlemmermeeraansluiting;
- variant 2: Haarlemmermeeraansluiting aan de noordzijde en een kwart klaverblad aan de zuidzijde bij het spoor Almelo-Deventer met ontsluiting via Nijverdalsestraat (de noordelijke en zuidelijke aansluiting liggen op enige afstand van elkaar).

De stuurgroep heeft in maart 2014 besloten om in de verkenning uit te gaan van variant 1: Haarlemmermeeraansluiting.

#### Nijverdalsestraat-Haarkampsweg

De Haarlemmermeeraansluiting Wierden-West wordt ontsloten via de Nijverdalsestraat. De bestaande N35, die dienst zal doen als zuidelijke parallelweg, wordt ter hoogte van de Haarlemmermeeraansluiting aangesloten op de Haarkampsweg. Langs de Nijverdalsestraat is een fietsverbinding voorzien, dit wordt in de volgende planuitwerkingsfase meegenomen.

#### Aansluiting Wierden

De viaducten over de spoorlijn Wierden-Rijssen en over de Stegeboersweg moeten worden aangepast. De N35 wordt als 2x2 stroomweg ter hoogte van km 42,6 aangesloten op de A35. Er vinden verder geen aanpassingen plaats.

#### **Parallelstructuur**

De zuidelijke parallelweg langs de bestaande N35 zal in de nieuwe situatie fungeren als zuidelijke parallelweg. Ter hoogte van de aansluiting Wierden-West wordt de parallelweg aangesloten op de Haarkampsweg. Aan de noordzijde is enkel een parallelweg voorzien tussen de Nijverdalsestraat (bestaande kruising handhaven) en de woningen ten noorden van de Nijverdalsestraat.

De exacte situering van de parallelwegen wordt in de vervolgfase nader uitgewerkt.



### 3.3.2 Zuidvariant (langs N35)

In de verkenning worden voor de zuidvariant (langs N35) de volgende twee varianten onderzocht:

- **Zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal (zie figuur 3.15):**  
Het betreft een 2x2 weg met in totaal drie aansluitingen; twee gelijkvloerse kruispunten in Nijverdal en een ongelijkvloerse aansluiting Wierden-West (met Haarlemmermeer aan de noordzijde en kwart klaverblad aan de zuidzijde) bij Wierden. Het 2x2 wegvak tussen de gelijkvloerse kruispunten in Nijverdal betreft een GOW met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Het resterende tracédeel tussen de Burgemeester H. Boersingel en de A35 betreft een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur.
- **Zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal (zie figuur 3.16):**  
Het betreft een 2x2 weg met in totaal twee aansluitingen, de ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter in Nijverdal en een ongelijkvloerse aansluiting Wierden-West (met Haarlemmermeer aan de noordzijde en kwart klaverblad aan de zuidzijde) bij Wierden. De Baron van Sternbachlaan in Nijverdal krijgt geen aansluiting op de N35 en wordt een ongelijkvloerse kruising. Het volledige 2x2 wegvak betreft een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur.

Figuur 3.15 Schematische weergave van de zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal en kruising van onderliggend wegennet (2014)



Figuur 3.16 Schematische weergave van de zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal en kruising van onderliggend wegennet (2014)



Hergebruik van de bestaande N35 vindt tussen de Burgemeester H. Boersingel en de aansluiting Wierden-West plaats door het dwarsprofiel op te bouwen vanaf de rand verharding van de bestaande zuidelijke parallelweg. De huidige zuidelijke parallelweg vanaf Nijverdal tot aan de Vossenbosweg is daarmee ook grotendeels de locatie voor de toekomstige parallelweg.

### **Ontsluiting onderliggend wegennet**

In het tracé van de zuidvariant is een aantal kruisingen met het onderliggend wegennet voorzien, zie figuur 3.15 en figuur 3.16. Voor het tracédeel in Nijverdal wordt (net als bij de noordvariant) een gelijkvloerse oplossing en een ongelijkvloerse oplossing onderzocht. Navolgend worden deze kruisingen van west naar oost beschreven voor respectievelijk het tracé in Nijverdal en het tracé ten oosten van Nijverdal.

*Nijverdal: zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen*

#### 1 Kruispunt Baron van Sternbachlaan (gelijkvloers)

De situatie na realisatie van het Combiplan (eind 2014 gereed) is in het project N35 Nijverdal - Wierden meegenomen als de huidige situatie. Hierbij wordt uitgegaan van een 2x1 GOW met een gelijkvloerse kruispunt.

In de verkenning wordt uitgegaan van een verbreding van de N35 naar een 2x2 GOW met een aanpassing van het gelijkvloerse kruispunt.

#### 2 Kruispunt Burgemeester H. Boersingel (gelijkvloers)

De huidige ligging en vormgeving van de N35 is conform het Combiplan een 2x1 GOW met een T-aansluiting. In de verkenning is bij de Burgemeester H. Boersingel een gelijkvloerse T-aansluiting voorzien. De ligging en vormgeving van het kruispunt is vrijwel gelijk aan het Combiplan. Vanaf de Burgemeester H. Boersingel in oostelijke richting wordt de N35 een 2x2 stroomweg welke het tracé van de bestaande N35 volgt. Om het linksafslaande verkeer af te kunnen wikkelen is op de aansluitende Burgemeester H. Boersingel over ongeveer 100 meter een dubbele rijstrook nodig. Op de Baron van Sternbachlaan is deze al aanwezig.

*Nijverdal: zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal*

#### 1 Kruispunt Baron van Sternbachlaan (ongelijkvloerse kruising)

De situatie na realisatie van het Combiplan (eind 2014 gereed) is in het project N35 Nijverdal - Wierden meegenomen als de huidige situatie. Hierbij wordt uitgegaan van een 2x1 GOW met een gelijkvloers kruispunt.

In de verkenning wordt bij de ongelijkvloerse oplossing uitgegaan van een aanpassing van de N35 naar een 2x2 stroomweg waarbij de Baron van Sternbachlaan de N35 onderlangs kruist. De Baron van Sternbachlaan wordt verlaagd ten opzichte van de huidige situatie. In de huidige situatie is de Baron van Sternbachlaan al enigszins verlaagd ter plaatse van de kruising met de spoorlijn Zwolle-Almelo, deze verlaging is ter plaatse van de kruising met de N35 doorgezet.

#### 2 Aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel; ongelijkvloers)

De huidige ligging en vormgeving van de N35 is conform het Combiplan een 2x1 GOW met een T-aansluiting.

In de verkenning is bij de ongelijkvloerse oplossing bij de Burgemeester H. Boersingel een ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting (Nijverdal-Oost/'t Lochter) voorzien. De Burgemeester H. Boersingel wordt ten opzichte van de huidige ligging met circa 1,0 m verlaagd, de N35 kruist deze weg bovenlangs.

### *Noordvariant ten oosten van Nijverdal*

#### Ecoduct

Het ecoduct is reeds in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) als maatregel opgenomen en maakt deel uit van de referentiesituatie.

Het ecoduct overspant het spoor, de opgewaardeerde N35 en de parallelstructuur.

#### 3 Schapendijk/Westerveenweg

De verbinding Schapendijk/Westerveenweg wordt doorsneden.

In de verkenning is een afweging gemaakt tussen vier mogelijke oplossingsrichtingen (onderdoorgang N35, viaduct over spoor/N35/parallelweg, viaduct over N35/parallelweg en fietsverbinding over N35). De stuurgroep heeft in november 2011 besloten om in de verkenning vanuit kosten oogpunt uit te gaan van een fietsverbinding over de N35 direct naast het ecoduct. De bestaande verbinding voor motorvoertuigen wordt hiermee opgeheven. De kruising Dwarsdijk vervalt. De Dwarsdijk zal worden ontsloten via een noordelijke parallelweg.

#### 4 Nottermorsweg/Vossenbosweg

De bestaande verbinding via de Vossenbosweg wordt doorsneden.

In de verkenning is een afweging gemaakt tussen vier mogelijke oplossingsrichtingen (onderdoorgang N35, viaduct over spoor/N35/parallelweg, viaduct over N35/parallelweg en geen verbinding over de N35). De stuurgroep heeft in november 2011 besloten om in de verkenning uit te gaan van het handhaven van de onderdoorgang onder het spoor en een nieuw viaduct over de N35.

#### 5 Aansluiting Wierden West (ongelijkvloers)

In de verkenning is een uitgebreide afweging gemaakt tussen vijf mogelijke oplossingsrichtingen, deze oplossingsrichtingen doorsnijden de waterwinning niet:

- variant 1: Haarlemmermeeraansluiting;
- variant 2a: noordzijde Haarlemmermeeraansluiting-zuidzijde kwart klaverblad in westelijk kwadrant met ontsluiting via Nijverdalsestraat;
- variant 2b: noordzijde Haarlemmermeeraansluiting-zuidzijde kwart klaverblad in oostelijk kwadrant met ontsluiting via Nijverdalsestraat;
- variant 3: noordzijde Haarlemmermeeraansluiting-zuidzijde kwart klaverblad bij het spoor Almelo-Deventer met ontsluiting via Nijverdalsestraat (de noordelijke en zuidelijke aansluiting liggen op enige afstand van elkaar);
- variant 4: half klaverblad bij spoor Almelo-Deventer.

De stuurgroep heeft op basis van deze afweging in januari 2012 vooral op basis van kosten besloten om in de verkenning uit te gaan van variant 3, met de Haarlemmermeeraansluiting aan de noordzijde en een kwart klaverblad aan de zuidzijde bij het spoor Almelo-Deventer met ontsluiting via Nijverdalsestraat. Beide aansluitingsvormen liggen op enige afstand van elkaar.

#### Nijverdalsestraat-Haarkampsweg

Omdat de N35 wordt ontsloten via de Nijverdalsestraat, dient een nieuwe weg te worden aangelegd vanaf de aansluiting Wierden-West (zuidzijde) naar de Nijverdalsestraat, die wordt vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg. Deze gebiedsontsluitingsweg wordt niet aangetakt op de Derde Esweg, maar als nieuwe weg langs het waterwingebied gelegd. De locatie en wijze waarop aangetakt wordt aan de Nijverdalsestraat, en de ligging van deze weg, wordt in de volgende planuitwerkingsfase meegenomen. Dit geldt ook voor de fietsverbinding.

De bestaande verbinding Nijverdalsestraat-Haarkampsweg verschuift hiermee ruim 500 meter naar het oosten. Parallel aan de spoorlijn Almelo-Deventer komt hier een verbinding onder de N35 voor zowel motorvoertuigen als fietsers.

#### Aansluiting Wierden

De viaducten over de spoorlijn Wierden-Rijssen en over de Stegeboersweg moeten worden aangepast. De N35 wordt als 2x2 stroomweg ter hoogte van km 42,6 aangesloten op de A35. Er vinden verder geen aanpassingen plaats.

#### **Paralleelstructuur**

Voor de woningen en bedrijven die ontsloten worden via de bestaande N35 is in de zuidvariant een parallelle ontsluitingsstructuur meegenomen. De exacte situering van de parallelwegen wordt in de vervolgfase nader uitgewerkt.



## 4 Effectbeoordeling

### 4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk presenteert de effecten van de noord- en zuidvariant met voor beiden in Nijverdal voor de kruisingen met de Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel zowel een gelijkvloerse uitvoering (twee gelijkvloerse aansluitingen) als een ongelijkvloerse uitvoering (een ongelijkvloerse kruising met de Baron van Sternbachlaan en een ongelijkvloerse aansluiting Nijverdal-Oost/t Lochter (Burgemeester H. Boersingel)).

De effectbeschrijving in dit verkenningenrapport spitst zich toe op de effecten die relevant kunnen zijn voor de OTB/MER-fase. In de navolgende paragrafen wordt allereerst een korte beschrijving gegeven van het studie- en plangebied dat wordt gehanteerd in de verkenning. Vervolgens wordt een toelichting gegeven op de referentiesituatie en de werkwijze van de effectbeoordeling. Daarna worden de relevante effecten van de varianten beschreven.

### 4.2 Studie- en plangebied

In deze verkenning wordt onderscheid gemaakt tussen het studie- en plangebied:

- Het *studiegebied* betreft het gebied waar mogelijke effecten van de voorgenomen maatregelen zullen optreden en beslaat de varianten van de N35 en de (direct) omliggende omgeving. Het studiegebied is op basis van expert judgement bepaald en kan per aspect verschillen.
- Het *plangebied* ligt in het studiegebied en betreft het gebied waar de fysieke maatregelen plaatsvinden. Het studiegebied is ruimer dan het plangebied, omdat effecten zich niet alleen beperken tot de plaats van de maatregelen, maar ook op grotere afstand merkbaar kunnen zijn. Het studiegebied is daarmee per aspect verschillend en afhankelijk van de reikwijdte van het effect, maar concentreert zich hoofdzakelijk op en rond de aan te passen en aan te leggen N35.

De N35 is een regionale stroomweg tussen Zwolle/Kampen en Almelo. Centraal in deze rapportage staat het tracé van de N35 tussen de nevengeul van de Regge in Nijverdal en de aansluiting op de A35 bij Wierden.

Nijverdal is met ongeveer 24.900 inwoners de grootste plaats binnen de gemeente Hellendoorn. Aan de oostzijde van Nijverdal ligt het bedrijventerrein 't Lochter, met een netto oppervlakte van ongeveer 82 hectare. Dit terrein wordt ontsloten op de N35 via de Burgemeester H. Boersingel. Het dorp Wierden ligt direct ten westen van Almelo en heeft ongeveer 14.000 inwoners. Nijverdal en Wierden liggen beide aan de spoorlijn Zwolle-Almelo. Wierden ligt daarnaast aan de spoorlijn Almelo-Deventer.

Het gebied tussen Nijverdal en Wierden bestaat uit landgoederen en natuurterreinen die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Deels betreft dit het Natura 2000-gebied Wierdense Veld en deels het landgoed Notterveld. Daarbij vormen de N35 en de spoorlijn Almelo-Zwolle een barrière tussen deze gebieden.

In het studie- en plangebied van de N35 Nijverdal - Wierden ligt het noordelijke deel van het waterwingebied Wierden<sup>16</sup>, globaal ingekaderd door de spoorlijn Zwolle-Enschede en de huidige N35. Buiten het waterwingebied ligt het grondwaterbeschermingsgebied.

#### 4.3 Referentiesituatie

De referentiesituatie is de toekomstige situatie, waarbij de aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden niet wordt doorgevoerd maar overige vastgestelde ontwikkelingen wel (zoals het Combiplan Nijverdal en het ecodeuct). Deze situatie lost de in hoofdstuk 2 genoemde problemen niet op en is dan ook geen realistisch alternatief. De referentiesituatie dient als referentie voor het in beeld brengen van de effecten van de overige varianten. Hierbij wordt voor bereikbaarheid en geluid het jaar 2030 gehanteerd. Voor verkeersveiligheid wordt het jaar 2020 gehanteerd, omdat er voor de periode na 2020 nog geen andere doelstellingen zijn vastgesteld.

Per aspect wordt in dit hoofdstuk nader ingegaan op de relevante referentiesituatie.

#### 4.4 Werkwijze beoordeling

De noord- en zuidvariant (beiden zowel een gelijkvloerse als een ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal) zijn op basis van expert judgement onderzocht op de aspecten verkeersveiligheid, bereikbaarheid, natuur, water, landschap, ruimtebeslag, geluid, kosten en MKBA. In bijlage 2 is het gehanteerde beoordelingskader opgenomen. Dit beoordelingskader is door de stuurgroep vastgesteld.

De effecten zijn beschreven voor de situatie na aanleg en zijn primair gericht op effecten die tot knelpunten kunnen leiden in de vervolgfase MER/OTB. De effecten zijn bepaald ten opzichte van de referentiesituatie.

De effecten voor externe veiligheid, lucht, bodem, archeologie en ruimtelijke ordening wordt voor de verkenning niet in beeld gebracht, maar in de volgende planuitwerkingsfase meegenomen. Eventuele effecten voor deze aspecten zijn niet bepalend voor de te kiezen voorkeursvariant.

Voor lucht geldt dat het project N35 Nijverdal - Wierden is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het project is met de volgende projectkenmerken opgenomen in de 6<sup>e</sup> NSL-melding Infrastructuur en Milieu d.d. 22 april 2014 met kenmerk IenM/BSK-2014/97481, waarmee de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu conform de wijzigingsprocedure NSL op 15 mei 2014 (kenmerk IenM/BSK-2014/1122333) heeft ingestemd.

Na het afgeven van de beschikking is het project met de volgende kenmerken in het NSL opgenomen:

- NSL-projectnummer: 2001.
- Wegnummer en projectnaam: N35 Nijverdal - Wierden.
- Bevoegd gezag: ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Type: 3 (infrastructuur).

<sup>16</sup> Pompstation Wierden bestaat uit drie puttenvelden: een noordelijk puttenveld (vergunning van 3 miljoen m<sup>3</sup>/jaar), een middelste puttenveld (vergunning van 3 miljoen m<sup>3</sup>/jaar) en een derde puttenveld bij Rectum-Ypelo (vergunning 2 miljoen m<sup>3</sup>/jaar).

- Omvang: Opwaardering bestaande verbinding naar 2x2 rijstroken, 100 km/uur<sup>17</sup>.
- Datum toonaangevend besluit: 2016.
- Datum ingebruikname: 2020.

Voor het project N35 Nijverdal - Wierden geldt dat deze past binnen het NSL of in elk geval niet strijdig is met het NSL.

De effecten zijn per aspect aangegeven aan de hand van kwalitatieve effectscores. In tabel 4.1 is de gehanteerde beoordelingsschaal opgenomen. Het gehanteerde beoordelingskader is mede uitgewerkt op basis van kader- en randvoorwaarden stellende uitspraken uit relevante wetgeving en beleid, zie bijlage 3 voor het beleidskader.

Tabel 4.1 Beoordelingsschaal

Score	Toelichting
+++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
++	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal
-	Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief ten opzichte van de referentiesituatie
---	Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie

De referentiesituatie is neutraal gesteld (score nul). Indien het effect ten opzichte van de referentiesituatie licht tot zeer positief scoort, dan zijn deze effecten aangeduid met +, ++ en +++. Indien het effect ten opzichte van de referentiesituatie licht tot zeer negatief scoort, dan zijn deze effecten aangeduid met -, -- en ---, afhankelijk van de ernst en omvang van het betreffende effect.

<sup>17</sup> Met de projectomvang is in de melding voorgesorteerd op de lange termijn ambitie voor de N35. Daarmee is de omvang in het NSL ruimer dan nu beoogd met de verkenning met de noord- en zuidvariant met een gelijkvloerse oplossing in Nijverdal (waar deels maar 80km/uur gereden gaat worden). Eventuele verschillen met het NSL zullen in de planuitwerkingsfase onderbouwd moeten worden. De te onderzoeken noord- en zuidvariant met een gelijkvloerse oplossing in Nijverdal hebben derhalve minder effecten op de luchtkwaliteit en zullen daardoor passen in de projectomvang zoals opgenomen in het NSL.



#### 4.5 Effectbeoordeling criterium technische haalbaarheid

In tabel 4.2 zijn de beoordelingen voor het criterium technische haalbaarheid weergegeven. Na de tabel volgt een toelichting op de effectscores per aspect.

Tabel 4.2 Effectbeoordeling technische haalbaarheid

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
<b>Criterium Technische Haalbaarheid</b>					
<b>Verkeersveiligheid</b>					
Kans op ongevallen	0	++	+++	++	+++
Weginrichting	0	+	++	+	++
<b>Bereikbaarheid</b>					
Verkeersafwikkeling	0	+	+	+	+
<b>Natuur</b>					
Aantasting beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en EHS) en beschermde soorten (zonder mitigerende maatregelen)	0	--	---	--	--
<b>Water</b>					
Grondwaterbeschermingsgebied en waterwingebied	0	-	-	0	0
<b>Landschap</b>					
Beïnvloeding landschappelijke waarden (zonder mitigerende maatregelen)	0	--	---	-	--
Ruimtelijke kwaliteit	0	0	-	--	--

##### 4.5.1 Verkeersveiligheid

###### Referentie

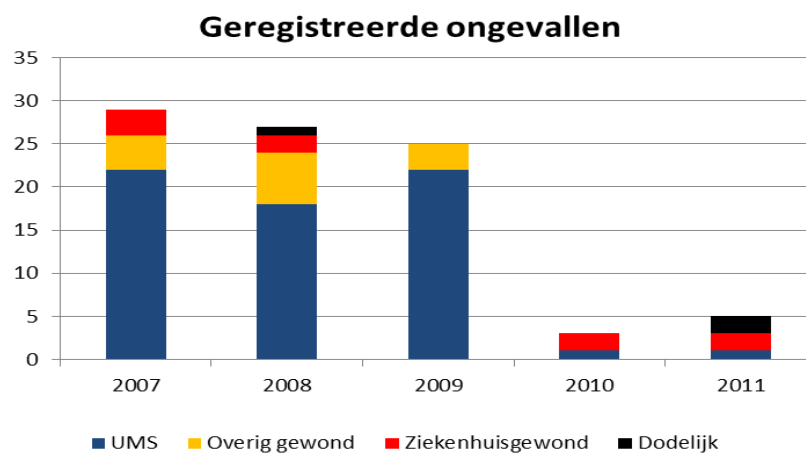
De N35 tussen Nijverdal en Wierden is ingericht als een GOW met 1x2 rijstroken zonder fysieke rijbaanscheiding en met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Op het trajectdeel ten westen van het kruispunt Burgemeester H. Boersingel wordt in het kader van het Combiplan Nijverdal een GOW met 2x1 rijstroken gerealiseerd. Voor langzaam verkeer zijn enkele jaren geleden parallelwegen aangelegd. Daarnaast heeft dit traject diverse kruispunten en oversteken en op diverse plaatsen een beperkte obstakelvrije berm.

De kruispunten met de Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel (beide in Nijverdal) en de Nijverdalsestraat (Wierden-West) zijn voorzien van verkeerslichten evenals de oversteek Vossenbosweg.

*Ontwikkeling geregistreerde ongevallen*

Voor het studiegebied, de N35 tussen Nijverdal en de overgang naar de A35 bij Wierden zijn de geregistreerde ongevallen in beeld gebracht. Figuur 4.17 toont de ontwikkeling van het aantal geregistreerde ongevallen over de periode 2007-2011 op de N35 tussen Nijverdal en Wierden. In deze periode zijn 89 ongevallen geregistreerd, waarvan 25 slachtofferongevallen (3 dodelijke ongevallen, 13 ziekenhuisgewonde ongevallen 13 overige gewonde ongevallen). Het aantal geregistreerde ongevallen tussen 2009 en 2010 neemt af als gevolg van een daling in de registratiegraad, zie tekstkader.

Figuur 4.17 Ontwikkeling geregistreerde ongevallen N35 Nijverdal - Wierden over de periode 2007-2011  
UMS= uitsluitend materiële schade



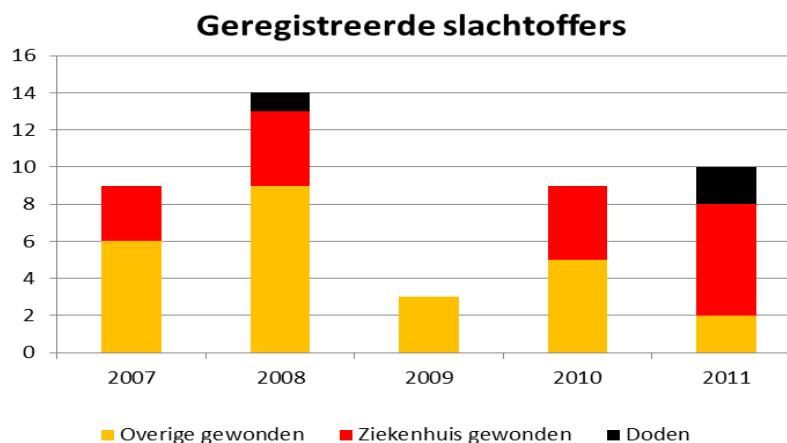
**Registratiegraad verkeersongevallen (daling registratiegraad in 2010 en 2011)**

De afgelopen jaren is de registratie van verkeersongevallen afgenomen. Ook over 2011 heeft de dalende trend ten aanzien van de registraties van de lichtere slachtofferongevallen zich verder doorgezet. Oorzaak hiervan is de aanwijzing van het Openbaar Ministerie (Aanwijzing verkeersongevallen 2009A026). Deze aanwijzing schrijft de registratie van de lichtere verkeersongevallen sinds 1 januari 2010 niet meer voor. Dit betekent dat het aantal ongevallen met lletsel in het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) in 2011 erg laag is. Ook het aantal ongevallen met ernstig lletsel is in 2011 aanzienlijk lager dan in 2010 (circa -58%). Over 2010 lag het aantal registraties voor deze categorie slachtofferongevallen ongeveer 42 % lager dan in 2009. Bij het interpreteren van de ongevalsreeksen dient rekening gehouden te worden met de daling van de registratiegraad.

*Ontwikkeling geregistreerde slachtoffers*

In figuur 4.18 is de ontwikkeling van het aantal geregistreerde slachtoffers weergegeven over de periode 2007-2011. Totaal vielen in deze periode 45 slachtoffers, waarvan 3 doden, 17 ziekenhuisgewonden en 25 overige slachtoffers. Het jaar 2009 valt in positieve zin op vanwege het relatief lage aantal geregistreerde slachtoffers. Daar waar 2008 er in negatieve zin uitspringt met 14 geregistreerde slachtoffers. Over de jaren 2007, 2010 en 2011 is het aantal slachtoffers vrij stabiel (circa 9 slachtoffers per jaar). Zoals ook bij de ontwikkeling van het aantal ongevallen is geconstateerd, is dit opvallend gezien de daling van de registratiegraad in 2010 en 2011. Mogelijk dat de werkelijke aantallen slachtoffers in (vooral) 2010 en 2011 hoger liggen dan de geregistreerde aantallen in BRON.

Figuur 4.18 Ontwikkeling geregistreerde slachtoffers N35 Nijverdal - Wierden over de periode 2007-2011



#### Type geregistreerde ongevallen N35 Nijverdal - Wierden

In tabel 4.3 is het aantal geregistreerde ongevallen over de periode 2007-2011 naar type weergegeven (aard ongeval). Het merendeel van de ongevallen betreft kop-staartongevallen, gevolgd door flankongevallen en frontale ongevallen.

Tabel 4.3 Aard (slachtoffer)ongevallen over de periode 2007-2011 op de N35 Nijverdal - Wierden naar type

Aard ongeval	Totaal ongevallen	% t.o.v. totaal ongevallen	Slachtofferongevallen
Dier	1	1,1%	0
Eenzijdig	7	7,9%	2
Flank	18	20,2%	5
Frontaal	13	14,6%	7
Kop-staart	43	48,3%	6
Vast voorwerp	6	6,8%	5
Voetganger	1	1,1%	0
<b>Totaal</b>	<b>89</b>	<b>100%</b>	<b>25</b>

De kop-staartongevallen en flankongevallen vinden met name plaats op/rond de volgende kruispunten en oversteken:

- Kruispunt N35-Ten Cateweg/Nijverdalsestraat (21 ongevallen, waarvan 2 ernstige slachtofferongevallen).
- Kruispunt N35-Burgemeester H. Boersingel (8 kop-staartongevallen, waarvan 1 ernstig slachtofferongeval en 3 flankongevallen).
- Oversteek N35-Schapendijk/Westerveenweg (3 kop-staartongevallen, waarvan 1 ernstig slachtofferongeval en 1 flankongeval).
- Oversteek N35-Vossenbosweg/Nottermorsweg (3 kop-staartongevallen en 11 flankongevallen, waarvan 3 ernstige slachtofferongevallen).

De frontale ongevallen vinden verspreid over het wegvak plaats. Opvallend is de concentratie van zes ongevallen (waarvan drie slachtofferongevallen) bij de oversteek N35-Vossenbosweg/Nottermorsweg. Vijf van deze ongevallen zijn een gevolg van roodlichtnegatie.

Ook de eenzijdige en vast voorwerpongevallen vinden verspreid over het traject plaats. Negen van de dertien ongevallen hebben zich voorgedaan tussen Nijverdal en het kruispunt met de Schapendijk/Westerveenweg.

### Risicocijfer

In de studie Veilig over Rijkswegen 2009 is voor elk wegvak op het rijkswegennet een risicocijfer berekend voor de periode 2007-2009 op basis van geregistreerde omgevallen. Deze risicocijfers worden uitgedrukt in slachtofferongevallen per miljoen gereden voertuigkilometers. Uit deze studie blijkt dat de N35 Nijverdal - Wierden over de periode 2007-2009 een risicocijfer heeft van 0,259 slachtofferongevallen per miljoen gereden voertuigkilometers. Dit risicocijfer is ruim vijfmaal hoger dan het landelijk gemiddelde (0,049) voor dit wegtype (GOW 80 km/uur met gesloten verklaring voor langzaam verkeer).

### EuroRAP

Binnen het programma EuroRAP is voor elk wegvak op het rijkswegennet een Road Protection Score (RPS) berekend. Voor deze berekening wordt naar drie onderdelen van de weginrichting gekeken: de inrichting van de bermen, de inrichting van de rijrichtingscheiding en de inrichting van kruispunten.

Naar mate de weginrichting veiliger is, leidt dit tot een hogere deelscore. Een weg met een fysieke rijbaanscheiding krijgt bijvoorbeeld een hogere score dan een weg zonder rijbaanscheiding. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de maximumsnelheid en de lengte van een wegvak. De deelscores per inrichtingselement leiden tot de totale RPS.

In de huidige situatie hebben vijf (NWB)wegvakken<sup>18</sup> op de N35 Nijverdal - Wierden een EuroRAP-score tussen 2,20 en 2,45. Bij een score tot 2,5 heeft een wegvak twee sterren en voldoet daarmee niet aan de ambitie om op het gehele rijkswegennet een score van minimaal 3 sterren te hebben. Zo ontbreekt er een fysieke rijrichtingscheiding en is niet overal een obstakelvrije berm aanwezig. Daarnaast heeft dit deel van de N35 diverse ongeregelde voorrangskruispunten en oversteken voor de ontsluiting van de aanliggende percelen en de naastgelegen parallelweg. Deze aspecten hebben een negatieve invloed op de EuroRAP-score.

### Effecten

In tabel 4.4 zijn de effecten van de varianten voor de N35 Nijverdal - Wierden samengevat. Onder de tabel volgt een toelichting op de effecten.

Tabel 4.4 Effectbeoordeling verkeersveiligheid

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
Kans op ongevallen	0	++	+++	++	+++
Weginrichting	0	+	++	+	++

<sup>18</sup> NWB = Nationaal Wegenbestand

### *Kans op ongevallen*

De aangepaste N35 Nijverdal - Wierden bevat diverse grootschalige veranderingen ten opzichte van de huidige situatie die zorgen voor verbetering van de verkeersveiligheid. De belangrijkste hiervan zijn:

- Scheiding van het verkeer in tegengestelde richting door een middenberm met geleiderails. De frontale aanrijdingen die verspreid over het traject plaatsvinden, worden hiermee voorkomen.
- Extra opstelvakken bij de gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal. Hiermee neemt de kans op wachtrijen bij deze kruispunten af waardoor ook de kans op kop-staartongevallen afneemt.
- Een verdergaande scheiding van de verschillende voertuigcategorieën door de aanleg van parallelwegen, het vervallen van gelijkvloerse oversteken (c.q. de oversteken ongelijkvloers maken) en de aanleg van de ongelijkvloerse aansluitingen Nijverdal-Oost en Wierden-West. Hierdoor zijn geen grote verschillen in snelheid, massa en richting meer aanwezig. Vooral ter plaatse van de oversteken met de Westerveenweg/Schapendijk en Vossenbosweg/Nottermorsweg, het kruispunt met de Burgemeester H. Boersingel (alleen bij de varianten met ongelijkvloerse aansluiting bij Nijverdal) en het kruispunt met de Nijverdalsestraat/Ten Cateweg zal de verkeersveiligheid sterk verbeteren door deze maatregelen. In de huidige situatie vindt een groot deel van de flank- en kop-staartongevallen op de N35 Nijverdal-Wierden plaats op deze locaties.
- De noord- en zuidvariant met een ongelijkvloerse kruising en aansluiting zorgen met name voor een betere score, gezien de fysieke scheiding van verschillende verkeersstromen. Het aantal potentiële conflicten, zowel tussen snelverkeer als ook tussen snel en langzaam verkeer neemt af door het conflictvrij afwikkelen van de doorgaande verkeersstroom. Daar waar in de huidige situatie een gelijkvloerse kruising aanwezig is en in de variant een viaduct (zonder aantakking) is voorzien, wordt het potentiële conflict volledig weggenomen.
- Het grootste deel van het tracé heeft een brede obstakelvrije zone (met een deel halfverharding), waardoor van de weg geraakte voertuigen in staat zijn hun koers te corrigeren en niet direct botsen. Waar de brede obstakelvrije zone niet haalbaar is worden geleiderails gerealiseerd. Met deze maatregelen neemt de kans op eenzijdige en vast voorwerpongevallen af.

Door de realisatie van deze maatregelen neemt de kans op ongevallen af. Dit geldt vooral voor de typen ongevallen die de afgelopen jaren op dit traject hebben plaatsgevonden (kop-staartongevallen, flankongevallen, enkelvoudige ongevallen en frontale ongevallen). Met de hiervoor genoemde kenmerken wordt de verkeersveiligheid met alle varianten positief beïnvloed. Deze positieve invloed is het grootst bij de varianten met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal.

### Risicocijfer

Het gemiddelde risicocijfer van een autoweg met 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/uur bedraagt over de periode 2007-2009 0,035 slachtofferongevallen per miljoen gereden voertuigkilometers<sup>19</sup>. Voor een GOW met een gesloten verklaring voor langzaam verkeer met een maximumsnelheid van 80 km/uur bedraagt het risicocijfer over dezelfde periode 0,049 slachtofferongevallen per miljoen gereden voertuigkilometers.

<sup>19</sup> Bron: Veilig over Rijkswegen 2009, Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, 2010

Deze risicocijfers kunnen gezien worden als vergelijkingswaarde voor de nieuwe situatie op de N35 Nijverdal - Wierden.

Zowel bij de noord- als de zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal wordt de N35 ten oosten van het kruispunt met de Burgemeester H. Boersingel uitgevoerd als autoweg met 2x2 rijstroken. Om die reden is voor deze varianten hetzelfde risicocijfer van toepassing.

Bij de noord- en zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal wordt de N35 ook tussen de kruising met de Baron van Sternbachlaan en de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) uitgevoerd als stroomweg met 2x2 rijstroken. Bij deze varianten zal het risicocijfer van de N35 lager zijn dan bij de varianten met twee gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal. Het gaat bij de risicocijfers echter niet om *verwachtingswaarden*. Enerzijds omdat niet alle verkeersongevallen geregistreerd worden en anderzijds omdat niet bekend is hoe de verkeersveiligheid zich autonoom zal ontwikkelen, bijvoorbeeld door verbeterde voertuigtechnologie en educatie. Wel kan de waarde gebruikt worden om het huidige risicocijfer tegen af te zetten. In dat geval blijkt het huidige risicocijfer over de periode 2007-2009 op de N35 Nijverdal - Wierden (0,259 slachtofferongevallen per miljoen gereden voertuigkilometers) circa 5 tot 7 keer zo hoog als de (theoretische) vergelijkingswaarde van de nieuwe situatie. Op basis van deze vergelijking is het de verwachting dat het risicocijfer op de nieuwe N35 Nijverdal - Wierden bij alle varianten lager zal zijn dan in de huidige situatie. De afname van het aantal ongevallen zal naar verwachting bij de varianten met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal hoger liggen dan bij de varianten met twee gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal. De noordelijke of zuidelijke ligging is hierbij niet onderscheidend.

#### EuroRAP

Met de voorgenomen maatregelen krijgt de N35 Nijverdal – Wierden een veiligere weginrichting. Dit zal ook een positief effect hebben op de EuroRAP-score. Op basis van de scores die worden toegekend aan deze veiligere weginrichting, kan met zekerheid gesteld worden dat bij realisatie van elk van de varianten de betreffende wegvakken een EuroRAP-score van minimaal drie sterren krijgen. Mogelijk leiden de verbeteringen op enkele wegvakken zelfs tot een score van vier sterren. Hiermee draagt het project N35 Nijverdal - Wierden bij aan de doelstelling om in 2020 geen wegvakken meer te hebben met 1 of 2 sterren.

#### *Weginrichting*

In het wegontwerp van de varianten is een aantal aandachtspunten aan te wijzen, die een mogelijk risico voor de verkeersveiligheid kunnen vormen. De punten zijn veelal een gevolg van ruimtelijke beperkingen in de omgeving. De hieronder genoemde aandachtspunten kunnen in de volgende fasen van het planproces in het wegontwerp geoptimaliseerd worden:

- Zichtbaarheid en herkenbaarheid van het kruispunt met verkeerslichten bij de Burgemeester H. Boersingel vanuit de richting van Almelo bij de varianten met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal. Een groot deel van de weggebruikers heeft een grote afstand over auto(snel)wegen afgelegd, waarbij dit het eerste gelijkvloerse kruispunt is. Dit aandachtspunt is van toepassing op beide gelijkvloerse varianten.

- In het ontwerp zijn bij alle varianten in de N35 twee overgangen in wegcategorie voorzien (de locatie van de overgang in Nijverdal verschilt als gevolg van een gelijkvloerse danwel ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal). Mede gezien het hierboven genoemde risico moeten deze overgangen op de juiste plek liggen en begrijpelijk en opvallend zijn. Dit aandachtspunt is van toepassing op alle varianten.
- Door de ligging van de parallelwegen langs het tracé van de N35 ontstaat een gestrekt profiel met onder andere lange rechtstanden. Bij de verdere uitwerking dient aandacht geschonken te worden aan het voorkomen van hoge snelheden op deze parallelwegen, bijvoorbeeld door toepassing van plateaus. Dit aandachtspunt is van toepassing op alle varianten.
- Er is mogelijk kans op verblinding door verkeer op de parallelweg en vice versa. Dit speelt vooral bij de zuidvariant (zowel gelijkvloers als ongelijkvloers in Nijverdal) waar de parallelweg over vrijwel het gehele tracé direct naast de N35 Nijverdal - Wierden ligt.
- Bij de zuidvarianten wijkt de vormgeving van aansluiting Wierden-West af van de reguliere aansluitvorm (Haarlemmermeer of half-klaverblad). De noordelijke toe- en afrit sluiten niet op dezelfde weg aan als de zuidelijke toe- en afrit. Hierdoor hebben weggebruikers meer moeite met oriënteren en richting bepalen. Als gevolg van deze verschoven vormgeving vragen de kruispunten van de toe- en afritten extra aandacht in de verdere uitwerking. Belangrijke aandachtspunten zijn een duidelijke en herkenbare overgang van/naar de autoweg, zicht op het overige verkeer en de richting bepaling/oriëntatie voor weggebruikers.
- Bij de ongelijkvloerse aansluitingen worden de toe- en afritten van de aansluitingen Nijverdal-Oost en Wierden-West beperkt uitgebogen ten opzichte van de hoofdrijbaan. Hierdoor worden met name weggebruikers op de afritten slechts in beperkte mate gedwongen hun snelheid te minderen. Als gevolg hiervan bestaat het risico dat weggebruikers met te hoge snelheid de krappe bocht (bij de aansluiting Nijverdal-Oost) of het kruispunt (bij de aansluiting Wierden-West) aan het einde van de afrit naderen.
- Bij de varianten met ongelijkvloerse aansluiting Nijverdal-Oost grenst de uitvoegstrook van de aansluiting Nijverdal-Oost aan de westzijde van het geplande ecoduct. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de N35 en het ecoduct dient extra aandacht te worden besteed aan de zichtbaarheid van deze uitvoegstrook. Daarnaast moet voorkomen worden dat de invoegstrook richting Wierden dichterbij het ecoduct komt te liggen.

#### 4.5.2 *Bereikbaarheid*

##### **Referentie**

In de referentiesituatie (2030) is de verkeersafwikkeling op dit deel van de N35 matig. Er rijden ongeveer 35.000 motorvoertuigen per etmaal op de N35 tussen de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel en ongeveer 37.000 motorvoertuigen per etmaal tussen de Burgemeester H. Boersingel en de aansluiting Wierden. Aangezien de N35 Nijverdal - Wierden in de autonome ontwikkeling één rijstrook per richting heeft, is deze zwaar belast. De verkeersafwikkeling zal matig zijn en vooral in de spits tot een vertraging leiden op wegvak- en op kruispuntniveau.

## Effecten

In tabel 4.5 zijn de effecten van de varianten voor de N35 Nijverdal - Wierden samengevat. Na de tabel volgt een toelichting op de effecten.

Tabel 4.5 Effectbeoordeling bereikbaarheid

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
Verkeersafwikkeling	0	+	+	+	+

De intensiteit op de N35 tussen de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel bedraagt in de projectsituatie 2030 ongeveer 44.000 motorvoertuigen per etmaal. Ten opzichte van de referentiesituatie is dit een toename van circa 9.000 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteit op de N35 gelegen tussen de Burgemeester H. Boersingel en de aansluiting Wierden bedraagt in de projectsituatie 2030 ongeveer 48.000 motorvoertuigen per etmaal. Ten opzichte van de referentiesituatie is dit een toename van circa 11.000 motorvoertuigen per etmaal. Door de verbreding van de weg vermindert de vertraging op de wegvakken en de kruispunten, wordt de weg aantrekkelijker voor verkeer en gaat meer verkeer gebruik maken van de weg. Dit beeld is gelijk voor de noord- en zuidvariant. De aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden leidt tot een verbetering van de verkeersafwikkeling (+). De verbetering van de verkeersafwikkeling doet zich bij de varianten met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal vooral voor vanaf het kruispunt met de Burgemeester H. Boersingel tot aan de bestaande autosnelweg in Wierden. Bij de varianten met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal verbetert de verkeersafwikkeling ook op het wegvak tussen de Baron van Sternbachlaan en de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel). Daarentegen leiden de varianten met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal tot een lichte afname van de verkeersafwikkeling doordat verkeer van en naar Nijverdal langer over het onderliggend wegennet moet rijden. Deze positieve en negatieve effecten heffen elkaar op. Om die reden is de score voor alle varianten gelijk.

Er zijn drie belangrijke factoren die ertoe leiden dat de reistijd op de N35 afneemt:

1. Belangrijkste hierbij is de capaciteitsuitbreiding op wegvakniveau. De weg wordt verbreed naar 2x2 rijstroken, waardoor deze beter in staat is het verkeer af te wikkelen.
2. Er zal geen vertraging optreden op de wegvakken van de N35 Nijverdal - Wierden, wel zal er bij de varianten met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal vertraging blijven optreden bij de kruispunten met verkeerslichten. De voorgestelde aanpassingen aan de kruispunten zorgen voor een beperkte verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast worden de gelijkvloerse oversteken met de Vossenbosweg, Dwarsdijk en Westerveenweg opgeheven c.q. ongelijkvloers gemaakt. Tevens wordt van het kruispunt met de Nijverdalsestraat-Haarkampsweg een ongelijkvloerse aansluiting gemaakt (aansluiting Wierden-West). Het verkeer kan op deze locatie conflictvrij doorrijden. Er treedt hier geen vertraging meer op als gevolg van de verkeerslichten.



Dit geldt ook voor de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel bij de varianten met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal. Het doorgaande verkeer op de N35 kruist bij deze varianten het verkeer op de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel ongelijkvloers.

3. Tot slot wordt op een groot deel van het tracé de snelheid verhoogd naar 100 km/uur. Voor de varianten met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal wordt de snelheid op het gehele trace verhoogd naar 100 km/uur. Aangezien de weg voldoende capaciteit heeft, zal het verkeer ook in de spits met deze hogere snelheid kunnen rijden.

#### 4.5.3 *Natuur*

##### **Referentie**

*Beschermde natuurgebieden: Natura 2000*

Binnen het directe beïnvloedingsgebied bevindt zich één Natura 2000-gebied: het Wierdense Veld. Dit Natura 2000-gebied grenst aan het plangebied van de varianten en de effecten van de varianten zijn daardoor mogelijk onderscheidend.

Op circa 2 km van het uiterste westelijke deel van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Sallandse Heuvelrug. De effecten van de varianten op dit gebied zullen gezien de afstand tot dit gebied niet onderscheidend zijn. Op basis van ervaring met vergelijkbare verkeerscijfers worden verschillen uit de stikstofmodelberekeningen verwacht tot op circa 1,5 km ten noordoosten van waar de varianten qua ligging verschillen. Geluidseffecten worden gezien de afstand niet verwacht.

Andere Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten liggen op ten minste 8 km afstand.

Voor het Wierdense Veld zijn uitsluitend habitattypen aangewezen en geen soorten. Significante effecten van verstoring door geluid en licht op de instandhoudingsdoelen kunnen daarom op voorhand worden uitgesloten, effecten door stikstofdepositie niet.

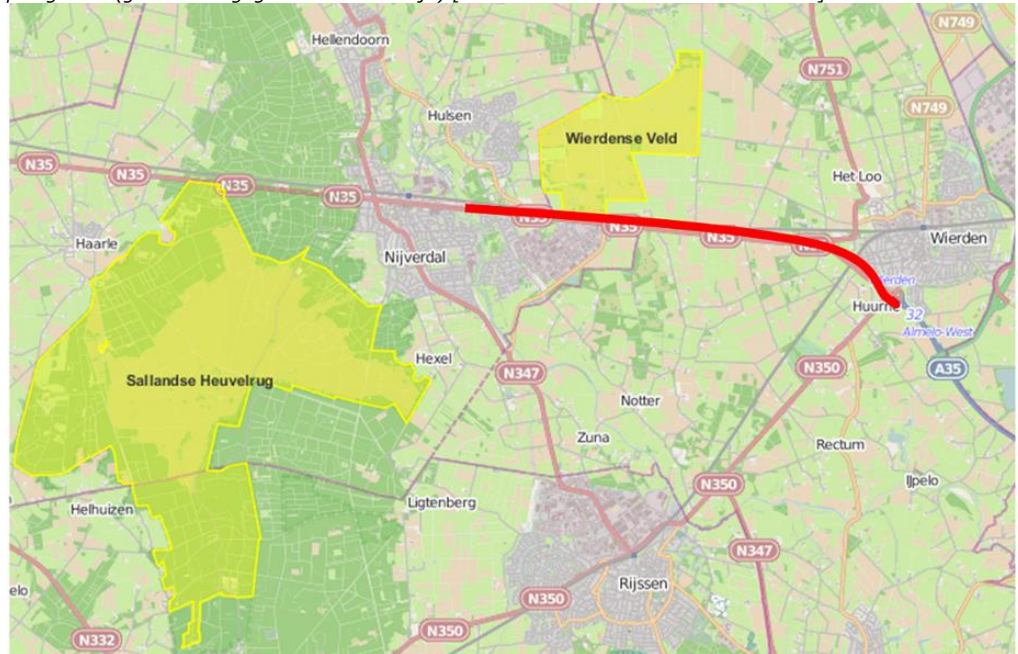
De voor het Wierdense Veld aangewezen habitattypen zijn (zeer) gevoelig voor stikstof [18]. Kritische depositiewaarde (KDW) in mol N/ha/jaar:

- H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) KDW=1.214
- H4030 Droge heiden KDW=1.071
- H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) [complementair] KDW=500
- H7120 Herstellende hoogvenen KDW=500

De KDW's van deze habitattypen wordt reeds overschreden door de achtergronddepositiewaarde (ADW) in deze regio: de laagste ADW op het Wierdense Veld bedraagt reeds >1.500 mol N/ha/jaar (website RIVM/Grootschalige Depositiekaarten).

Aandachtspunt voor het Natura 2000-gebied Wierdense Veld is de waterhuishouding. Het Wierdense Veld kent te lage grondwaterstand in de zomer. Voor het realiseren van de instandhoudingsdoelen van H7120 Herstellende hoogvenen zijn maatregelen in de waterhuishouding nodig.

Figuur 4.19 Natura 2000-gebieden Wierdense Veld en Sallandse Heuvelrug (geel) in de omgeving van het plangebied (globaal aangegeven met rode lijn) [Bron kaart: website ministerie van EZ]



*Beschermde natuurgebieden: EHS*

De EHS in de omgeving van de N35 bestaat uit het Wierdense Veld (gedeeltelijk Natura 2000-gebied) in het noorden en het Notterveld ten zuiden van de bestaande N35. Tussen de spoorlijn en de N35 liggen ter hoogte van het Wierdense Veld en het Notterveld percelen die zijn begrensd als EHS.

Figuur 4.20 Ecologische Hoofdstructuur (groen is EHS-natuur, groen-gestippeld is Zone Ondernemen met Natuur en Water, buiten de EHS, geel is uitwerkingsgebied ontwikkelgave Natura 2000) in de omgeving van het plangebied (globaal aangegeven met rode lijn) [Bron kaart: website provincie Overijssel]



*Beschermde soorten*

Voor het vergelijkingsonderzoek ten aanzien van beschermde soorten is gebruik gemaakt van het Natuuronderzoek N35 Nijverdal - Wierden: Veldonderzoek flora en fauna van Bureau Waardenburg (november 2012) [19]. Er is kwalitatief onderzocht op welke soorten mogelijk effecten ontstaan als gevolg van de aanleg van de varianten. De focus ligt daarbij op het tracédeel van Westerveenweg/Schapendijk tot de aansluiting Wierden West, aangezien daar de noord- en zuidvariant ruimtelijk van elkaar verschillen. Voor het westelijk tracédeel in Nijverdal zijn de effecten van een gelijkvloerse variant en een ongelijkvloerse variant onderzocht. In de gelijkvloerse variant betreft het twee gelijkvloerse aansluitingen, in de ongelijkvloerse variant betreft het een ongelijkvloerse kruising van de N35 met de Baron van Sternbachlaan en een ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting (aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter) bij de Burgemeester H. Boersingel.

**Effecten**

In tabel 4.6 zijn de effecten van de varianten voor de N35 Nijverdal - Wierden samengevat. Na de tabel volgt een toelichting op de effecten.

Tabel 4.6 Effectbeoordeling natuur

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
Natura 2000	0	--	--	--	--
EHS		-	--	-	--
Beschermde soorten		--	---	-	--
<b>Totaalscore</b> Aantasting beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en EHS) en beschermde soorten (zonder mitigerende maatregelen)	<b>0</b>	--	---	--	--

*Aantasting beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en EHS)*Natura 2000-gebied Wierdense veld

De varianten doorsnijden het Natura 2000-gebied Wierdense Veld niet. Er is daarom geen sprake van ruimtebeslag op Natura 2000-gebied. De weg en de gebruikers van de weg kunnen wel via externe werking effecten hebben op het gebied.

Op basis van expert judgement is voor alle varianten het volgende geconcludeerd:

- In het Wierdense Veld zijn voor stikstof (zeer) gevoelige habitattypen aanwezig.
- De kritische depositiewaarde van deze typen wordt door de achtergronddepositie overschreden.
- De staat van instandhouding is matig ongunstig tot zeer ongunstig voor alle habitattypen. Er geldt een kwaliteitsverbeteringsdoelstelling voor alle aangewezen habitattypen: H4010A, H4030 en H7120. Het complementaire instandhoudingsdoel Actief hoogveen (H7110A) is een prioritair habitat waarvoor aanvullende eisen gelden.

- In het zuidelijke deel van het Natura 2000-gebied, nabij de N35, wordt een toename van de depositie van maximaal enkele mol N/ha/jaar ten opzichte van de autonome ontwikkeling verwacht (ervaring met modelberekeningen met vergelijkbare verkeerscijfers). Ten opzichte van de huidige situatie wordt geen toename verwacht vanwege het schoner worden van wegverkeer.

Op grond van de factor stikstofdepositie kan voor de noord- én de zuidvariant niet op voorhand worden uitgesloten dat de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied Wierdense Veld als gevolg van het project negatief worden beïnvloed. Significant negatieve effecten kunnen daarom niet worden uitgesloten.

Er kan worden beredeneerd dat de zuidvariant wat betreft stikstofdepositie iets minder negatief is dan de noordvariant, omdat het tracédeel van Westerveenweg/Schapendijk tot aansluiting Wierden-West voor de zuidvariant verder van het Wierdense Veld ligt dan hetzelfde tracédeel voor de noordvariant. Het verschil zal echter minimaal zijn en mogelijk niet eens met modelberekeningen zichtbaar gemaakt kunnen worden, vanwege de verwachte lage depositiewaarden (ervaring met modelberekeningen met vergelijkbare verkeerscijfers), de overheersende windrichting (zuidwest) en de locatie waar de noord- en zuidvariant werkelijk van elkaar verschillen (ten zuidoosten van het Natura 2000-gebied) en de beperkte afstand (circa 0-200 meter) tussen de varianten. Het mogelijke verschil uit zich daarom niet in de score.

Het verschil tussen de gelijkvloerse en ongelijkvloerse variant (binnen de noord- of zuidvariant) is mogelijk groter. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat bij de ongelijkvloerse variant de maximumsnelheid ter hoogte van Nijverdal 100 km/uur zal zijn, terwijl dit bij de gelijkvloerse variant tot de Burgemeester H. Boersingel 80 km/uur is. Verkeer met een hogere snelheid veroorzaakt meer stikstofemissie en daarmee meer stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Wierdense Veld.

Bovendien komt de N35 ter hoogte van de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) hoger te liggen, waardoor stikstof zich verder kan verspreiden. Ook hier wordt het verschil zo klein geacht dat het zich niet uit in de score.

Op voorhand is voor de varianten niet te zeggen of (significant) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied Wierdense Veld zijn uit te sluiten. Om effecten te kunnen uitsluiten, zullen in de planuitwerkingsfase berekeningen van de voorkeursvariant moeten worden uitgevoerd ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling, door middel van een voortoets en eventueel ook een passende beoordeling<sup>20</sup>.

### EHS

Als gevolg van de gelijkvloerse en ongelijkvloerse variant is er een verschil in ruimtebeslag op de EHS. Dit wordt veroorzaakt door het ruimtebeslag dat de Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) veroorzaakt. Hierdoor gaat er bij de ongelijkvloerse variant in Nijverdal voor zowel de noord- als zuidvariant meer EHS verloren dan bij de noord- en zuidvariant met twee gelijkvloerse aansluitingen.

<sup>20</sup> De hier beschreven wijze van effectenonderzoek in de planuitwerkingsfase kan (deels) anders worden indien, voor wat betreft het aspect stikstof, een aanpassing van de Natuurbeschermingswet 1998 in werking treedt dat voorziet in de zogeheten Programmatische Aanpak Stikstof (PAS).

Er is voor alle varianten een risico op negatieve effecten op wezenlijke kenmerken en waarden door de toenames voor de varianten qua ruimtebeslag, geluidbelasting, verlichting en stikstofdepositie:

- Daar waar in het plangebied EHS ligt (Wierdenseveld en Notterveld), het tracédeel van de Veenweg tot Westerveenweg/Schapendijk, is er geen verschil tussen de varianten. De varianten leiden tot een oppervlakteverlies van EHS, dit kan mogelijk aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS geven.
- De barrièrewerking wordt door een uitgebreide N35 in theorie versterkt, maar vormt in feite nu reeds een onneembare barrière. Door realisatie van het ecoduct (geen onderdeel van dit project) wordt de barrièrewerking verzacht.
- Er wordt een toename van geluidbelast oppervlak ten opzichte van de autonome situatie verwacht. Deze toename is voornamelijk te wijten aan een verhoging van de rijsnelheid van 80 km/uur naar 100 km/uur en een toename van het verkeer van circa 5.000 motorvoertuigen. Bij de ongelijkvloerse variant is het geluidbelast oppervlak naar verwachting iets groter.
- Naast toename van geluidbelasting kan er door de verplaatsing in de richting van de EHS-gebieden ook toename van verlichting binnen de EHS-gebieden veroorzaakt worden. Bij de ongelijkvloerse variant is het risico hierop iets groter.
- Nabij de N35 wordt in verband met een toename van het aantal verkeersbewegingen door de wegverbreding een toename van de depositie van enkele mol N/ha/jaar ten opzichte van de autonome ontwikkeling verwacht (ervaring met modelberekeningen met vergelijkbare verkeerscijfers). Ten opzichte van de huidige situatie wordt geen toename verwacht in de toekomstige situatie in verband met het schoner worden van het autoverkeer. Er zijn echter geen specifieke berekeningen uitgevoerd. Dit is wel aan te bevelen voor de planuitwerkingsfase in verband met mogelijke effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden.

#### *Aantasting beschermde soorten*

Met betrekking tot de effectbepaling en -beoordeling betreffende beschermde soorten, zijn de delen van de varianten vergeleken die duidelijk van elkaar verschillen en dus verschillen in effecten kunnen opleveren. Daarom wordt eerst een vergelijking gemaakt tussen de noord- en zuidvariant (ten oosten van Nijverdal), daarna wordt een vergelijking gemaakt tussen de gelijkvloerse en ongelijkvloerse variant ter hoogte van Nijverdal.

#### Vergelijking noord- en zuidvariant

In navolgende tabel is aangegeven op welke soorten mogelijk effecten ontstaan als gevolg van de aanleg van de varianten.

Tabel 4.7 Strikt beschermde flora en fauna (Flora- en faunawet Tabel 2/3) ten oosten van Nijverdal, momentopname 2012 [19]

Soortgroep	Effectbeoordeling noordvariant (langs spoor)	Effectbeoordeling zuidvariant (langs N35)
Vaatplanten	In het plangebied van de varianten bevinden zich geen streng beschermde planten. Op het terrein van Vitens is de Rode Lijst-soort bosaardbei aangetroffen.	
Ongewervelden	Het plangebied van de varianten heeft een relatief rijke dagvlinder- en libellenstand, maar is voor beschermde soorten niet van betekenis. In het Wierdense Veld komt heideblauwtje (Flora- en faunawet Tabel 3 bijlage I AMvB) voor, maar voor deze soort is het plangebied van de varianten niet van belang.	
Vissen, amfibieën en reptielen	Op grond van de nabijheid van de bekende populaties en de terreinkenmerken worden hooguit heikikker (Flora- en faunawet Tabel 3 bijlage I AMvB), poelkikker (Flora- en faunawet Tabel 3 bijlage IV HR), levendbarende hagedis (Flora- en faunawet Tabel 2) en hazelworm (Flora- en faunawet Tabel 3 bijlage IV HR) (incidenteel) ter hoogte van het Wierdense Veld in het studiegebied verwacht, maar deze zijn niet aangetroffen. Wel zijn gewone pad, kleine watersalamander, bastaardkikker en bruine kikker (alle Flora- en faunawet Tabel 1) verspreid binnen het plangebied van de varianten waargenomen.	
Vogels	Vanwege het verwijderen van bebouwing nabij aansluiting Wierden-West is sprake van fysieke aantasting van verblijfplaatsen van (2x) huismus (categorie 2, jaarrond beschermd nest) en boerenzwaluw (categorie 5, niet jaarrond beschermd nest). Iets verder ten westen nabij de spoorlijn is in het waterwingebied fysieke aantasting van verblijfplaatsen van grauwe vliegenvanger (categorie 5, niet jaarrond beschermd) en aantasting en verstoring van het leefgebied van een steenuil (categorie 1, jaarrond beschermd nest).	Vanwege het verwijderen van bebouwing nabij aansluiting Wierden-West is sprake van fysieke aantasting van verblijfplaatsen van huismus (categorie 2, jaarrond beschermd nest) en boerenzwaluw (categorie 5, niet jaarrond beschermd nest). Iets verder ten westen langs de huidige N35 is er een zeer beperkte fysieke aantasting en verstoring van het leefgebied van een steenuil (categorie 1, jaarrond beschermd nest). Nabij het nieuwe viaduct Nottermorsweg/Vossenbosweg staan gebouwen met huismus aan de zuidzijde van de huidige N35, de verwachting is dat minimaal één van deze gebouwen moet wijken voor de zuidvariant.
Grondgebonden zoogdieren	Op grond van sporen en waarnemingen is bekend dat das (Flora- en faunawet Tabel 3 bijlage I AMvB) in het plangebied nabij de spoorlijn voorkwam. Momenteel is deze soort echter waarschijnlijk niet in het gebied aanwezig. Wel zijn egel, gewone bosspitsmuis, haas en konijn (alle Flora- en faunawet Tabel 1) verspreid binnen het plangebied waargenomen.	
Vleermuizen	De variant heeft bij de nieuwe aansluiting Wierden-West, met name langs de bestaande wegstructuren, te maken met foerageergebied van gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Hier zijn in het najaar ook baltsende gewone dwergvleermuizen waargenomen.	
	De variant heeft bij de nieuwe aansluiting Wierden-West, met name langs de bestaande wegstructuren, te maken met foerageergebied van gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Hier zijn in het najaar ook baltsende gewone dwergvleermuizen waargenomen.	

Soortgroep	Effectbeoordeling noordvariant (langs spoor)	Effectbeoordeling zuidvariant (langs N35)
	<p>Langs de te kruisen spoorlijn Wierden-Rijssen is een vliegroute van laatvlieger en gewone dwergvleermuis.</p> <p>Iets verder ten westen, in het waterwingebied, heeft de variant ook te maken met foerageergebied van franjestaart.</p> <p>In het plangebied zijn geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen vastgesteld.</p>	<p>Langs de te kruisen spoorlijn Wierden-Rijssen is een vliegroute van laatvlieger en gewone dwergvleermuis.</p> <p>Iets verder ten westen, langs de Nijverdalsestraat aan de noordzijde van de huidige N35, komt de variant langs bebouwing met zomerverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis. Deze bebouwing blijft echter behouden. In het plangebied zijn geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen vastgesteld.</p> <p>Nabij het nieuwe viaduct Nottermorsweg/Vossenbosweg staan gebouwen aan de zuidzijde van de huidige N35, waar mogelijk ook verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis aanwezig zijn. De verwachting is dat minimaal één van deze gebouwen moet wijken voor de variant.</p>

Uit tabel 4.7 volgt dat flora en ongewervelden (zoals dagvlinders en libellen) een ondergeschikte rol spelen in de afweging voor een tracékeuze, aangezien er geen strikt beschermde soorten (Flora- en faunawet Tabel 2/3) zijn aangetroffen. Er kunnen incidenteel strikt beschermde soorten vissen, amfibieën en reptielen (Flora- en faunawet Tabel 2/3) in het plangebied voorkomen, maar dit is niet onderscheidend voor de varianten. Ook soorten van Flora- en faunawet Tabel 1, die wel zijn aangetroffen in het plangebied, zijn niet onderscheidend voor de varianten.

Er kunnen incidenteel strikt beschermde soorten zoogdieren (Flora- en faunawet Tabel 2/3) in het plangebied voorkomen, bijvoorbeeld das die in het verleden wel in het gebied is waargenomen, maar dit is niet onderscheidend voor de varianten. Ook soorten van Flora- en faunawet Tabel 1 (egel, gewone bosspitsmuis, haas en konijn), die wel zijn aangetroffen in het plangebied, zijn niet onderscheidend voor de varianten.

De varianten verschillen van elkaar op aanwezige soorten vogels en vleermuizen:

**Vogels:** Bij de noord- en zuidvariant gaat bij de nieuwe aansluiting Wierden-West bebouwing verloren waar nesten van huismus (categorie 2, jaarrond beschermd nest) en boerenwaluw (categorie 5, niet jaarrond beschermd) aanwezig zijn. Bij de noordvariant komt daar nog een locatie met huismus bij ten noordwesten van de huidige aansluiting, bij de zuidvariant een locatie met huismus nabij het nieuwe viaduct Nottermorsweg/Vossenbosweg. Bij de noordvariant is verder sprake van fysieke aantasting en verstoring van een verblijfplaats van grauwe vliegenvanger (categorie 5, niet jaarrond beschermd) en het leefgebied van een steenuil (categorie 1, jaarrond beschermd nest). Hier is de zuidvariant minder nadelig dan de noordvariant.

- **Vleermuizen:** Bij de noord- en zuidvariant heeft de nieuwe aansluiting Wierden-West te maken met foerageergebied van laatvlieger en gewone dwergvleermuis.

Bij de noordvariant komt daar nog foerageergebied van franjestaart bij. Bij de kruising met de spoorlijn Wierden-Rijssen hebben de varianten te maken met een vliegroute van laatvlieger en gewone dwergvleermuis. De vastgestelde kolonie wordt bij de varianten ontzien. Voor de varianten is de kans op het treffen van verblijfplaatsen ongeveer gelijk, maar met name de noordvariant komt door een gebied met veel baltsende exemplaren. Hier lijkt de zuidvariant iets minder nadelig dan de noordvariant.

Vergelijking gelijkvloerse en ongelijkvloerse variant in Nijverdal

In navolgende tabel is aangegeven op welke soorten mogelijk effecten ontstaan als gevolg van de aanleg van de gelijkvloerse en ongelijkvloerse varianten in Nijverdal.

Tabel 4.8 Strikt beschermde flora en fauna (Flora- en faunawet Tabel 2/3) ter hoogte van Nijverdal, momentopname 2012 [19]

Soortgroep	Effectbeoordeling gelijkvloerse variant Nijverdal	Effectbeoordeling ongelijkvloerse variant Nijverdal
Vaatplanten	In het plangebied bevinden zich geen streng beschermde planten.	In het plangebied bevinden zich geen streng beschermde planten. Op de plek van de Haarlemmermeeraansluiting is koningsvaren (Flora- en faunawet Tabel 1) aangetroffen.
Ongewervelden	Het plangebied heeft een relatief rijke dagvlinder- en libellenstand, maar is voor beschermde soorten niet van betekenis.	De nieuwe Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost heeft mogelijk effecten op leefgebied van het heideblauwtje (Flora- en faunawet Tabel 3 bijlage I AMVB). Het is echter met name het Wierdense Veld dat van belang is voor deze soort.
Vissen, amfibieën en reptielen	Op grond van de nabijheid van de bekende populaties en de terreinkenmerken worden hooguit heikikker (Flora- en faunawet Tabel 3 bijlage I AMVB), poelkikker (Flora- en faunawet Tabel 3 bijlage IV HR), levendbarende hagedis (Flora- en faunawet Tabel 2) en hazelworm (Flora- en faunawet Tabel 3 bijlage IV HR) (incidenteel) ter hoogte van het Wierdense Veld in het studiegebied verwacht, maar deze zijn niet aangetroffen. Wel zijn gewone pad, kleine watersalamander, bastaardkikker en bruine kikker (alle Flora- en faunawet Tabel 1) verspreid binnen het plangebied van de varianten waargenomen.	
Vogels	De gelijkvloerse variant heeft beperkt effect op leefgebied van vogels, omdat het bestaande tracé van de N35 wordt gevolgd. Waar bomen moeten worden verwijderd ten behoeve van de verbreding kunnen mogelijk jaarrond beschermde nesten en/of bijbehorend leefgebied verloren gaan.	De nieuwe Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost heeft, met name door de noodzakelijke kap van bomen, mogelijk gevolgen voor jaarrond beschermde nesten en/of bijbehorend leefgebied. Hierbij is veel meer kap van bomen nodig dan bij de gelijkvloerse variant en is er een groter risico op verlies van nesten.
Grondgebonden zoogdieren	In het plangebied zijn ree, egel, haas en konijn (alle Flora- en faunawet Tabel 1) verspreid binnen het plangebied waargenomen.	
Vleermuizen	De gelijkvloerse variant heeft beperkt effect op leefgebied van vleermuizen, omdat het bestaande tracé van de N35 wordt gevolgd. Waar bomen moeten worden verwijderd ten behoeve van de verbreding kan foerageergebied van laatvlieger en gewone dwergvleermuis (Flora- en faunawet Tabel 3 bijlage IV HR) in kwaliteit achteruit gaan.	De nieuwe Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost heeft, met name door de noodzakelijke kap van bomen, te maken met foerageergebied van gewone dwergvleermuis en laatvlieger (Flora- en faunawet Tabel 3 bijlage IV HR). Dit is een groter verlies dan bij de gelijkvloerse variant.



## Mitigerende en compenserende maatregelen

### *Beschermde natuurgebieden: Natura 2000*

Mogelijk volgt uit de voortoets voor de uiteindelijke voorkeursvariant dat voor stikstofdepositie significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten. Dit betekent dat een passende beoordeling nodig is. Hierin kunnen eventuele mitigerende maatregelen betrokken worden. Als er mitigerende maatregelen getroffen moeten worden, dan kan dit in eerste instantie gezocht worden in aanvullende beheermaatregelen die zorgen voor een verbetering van de habitattypen die (mogelijk) worden aangetast.

De noodzaak tot het nemen van maatregelen en de omvang en kosten van deze mitigerende maatregelen, moet in de passende beoordeling blijken uit precieze berekeningen op basis van het uiteindelijke trace<sup>21</sup>. In de effectenstudie is op dit moment geen onderscheid tussen de varianten te maken.

### *Beschermde natuurgebieden: EHS*

Er is bij alle varianten sprake van ruimtebeslag op EHS. Er geldt bij aantasting van de EHS het nee, tenzij-principe: het plan kan bij significante aantasting alleen doorgaan indien er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van een groot openbaar belang (dit dient dan wel te worden onderbouwd). Pas dan kan er compensatie plaatsvinden. De oppervlakte die verloren gaat, wordt in de regel gecompenseerd volgens de regels van Omgevingsverordening Overijssel. In de planuitwerkingsfase dienen de effecten op de EHS en de aanwezige waarden gedetailleerder in beeld gebracht te worden, zodat ook de noodzaak tot het nemen van maatregelen en de omvang daarvan te kunnen bepalen. Naast oppervlakteverlies door ruimtebeslag gaat het hierbij om geluid en stikstofdepositie alsmede effecten door verlichting.

### *Beschermde soorten*

Binnen het plangebied komen streng beschermde soorten voor in uiteenlopende leefgebieden, gebouwen en bomen. Voor alle varianten kunnen effecten op streng beschermde soorten, het betreft met name vogels met jaarrond beschermde nesten en vleermuizen, niet worden uitgesloten. Vleermuizen, huismus en steenuil zijn wat betreft maatregelen en ontheffingen de soorten die de meeste aandacht behoeven: compensatie van verblijfplaatsen en leefgebied, alsmede mitigerende maatregelen via inpassing (bijvoorbeeld via beperking uitstraling verlichting) en tijdens aanlegfase. Voor de overige soorten zullen mitigerende maatregelen, voldoende zijn om (tijdelijke) effecten en daarmee overtreding van verbodsbepalingen te voorkomen.

<sup>21</sup> De hier beschreven wijze van onderzoek naar mogelijke significant negatieve effecten vanwege stikstofdepositie kan mogelijk bij de planuitwerkingsfase (deels) anders worden indien een aanpassing van de Natuurbeschermingswet 1998 in werking treedt dat voorziet in de PAS.

## 4.5.4 Water

**Referentie**

Vanuit het aspect water is met name de ligging van het waterwingebied Wierden met het bijbehorende grondwaterbeschermingsgebied van belang.

*Huidige situatie*

Het huidige winveld in Wierden bestaat uit dertien putten. Daarnaast is er in de huidige situatie ruimte voor vijf reserveputten [14][15]. Het kunnen beschikken over (voldoende) reserveputlocaties is van belang omdat bij uitval van een waterwinput deze put direct vervangen moet kunnen worden, zonder dat daarvoor vergunningsprocedures doorlopen moeten worden.

**Effecten**

In tabel 4.9 zijn de effecten van de varianten voor de N35 Nijverdal - Wierden samengevat. Na de tabel volgt een toelichting op de effecten.

Tabel 4.9 Effectbeoordeling water

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
Grondwaterbeschermingsgebied en waterwingebied	0	-	-	0	0

In figuur 4.21 en figuur 4.22 is de ligging van respectievelijk de noord- en zuidvariant ten opzichte van het waterwingebied Wierden aangegeven. De varianten doorsnijden het grondwaterbeschermingsgebied. De noordvariant doorsnijdt tevens het waterwingebied.

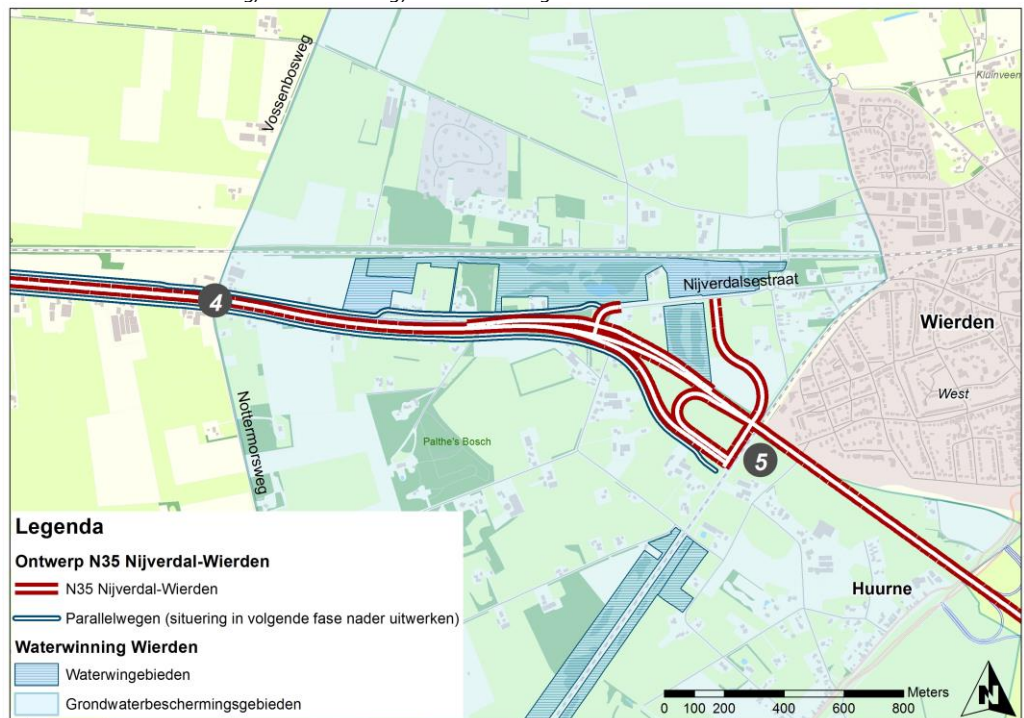
Bij de effectbeoordeling ten aanzien van het waterwingebied en de winputten (noordvariant), is rekening gehouden met de volgende kaders:

- een nieuw te plaatsen put dient ten minste 60 m van de grens van het waterwingebied te worden geplaatst (regelgeving Provincie Overijssel).
- Een nieuw te plaatsen put dient bij voorkeur op 100 m afstand van een naastgelegen put te worden geplaatst in verband met onderlinge beïnvloeding (wens Vitens).
- Uitgangspunt is dat er na aanleg van de weg dezelfde hoeveelheid waterwinputten en reserveputlocaties zijn als in de huidige situatie.

Figuur 4.21 Ligging noordvariant N35 Nijverdalen - Wierden ten opzichte van waterwingebied  
 4= Tunnel Vossenbosweg, 5= Aansluiting Wierden-West



Figuur 4.22 Ligging zuidvariant N35 Nijverdalen - Wierden ten opzichte van waterwingebied  
 4= Viaduct Nottermorsweg/Vossenbosweg, 5= Aansluiting Wierden-West



#### *Grondwaterbeschermingsgebied*

De noord- en zuidvariant liggen in het grondwaterbeschermingsgebied. Effecten op het grondwaterbeschermingsgebied dienen voorkomen te worden door het (vervuilde) water dat van de weg en de berm afstroomt via leidingen af te voeren tot buiten het grondwaterbeschermingsgebied. Een effect op het grondwaterbeschermingsgebied is daardoor in de varianten uitgesloten en wordt daarmee neutraal (0) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

#### *Waterwingebied*

Het tracé van de noordvariant is dusdanig vormgegeven dat het waterwingebied zo min mogelijk wordt aangetast. Er is daarbij wel sprake van verkleining van het oppervlak waterwingebied. Met de noordvariant komt één bestaande put te vervallen (WD1978-39). Deze put kan op het terrein zelf, 30 m in noordelijke richting, worden herplaatst [14]. Daarnaast komt één van de reserveputlocaties te vervallen in het westelijke deel van het waterwingebied. Door de doorsnijding wordt het waterwingebied versnipperd en komt één reserveputlocatie aan de zuidzijde van de nieuwe N35 geïsoleerd te liggen. Omdat er netto geen achteruitgang is van de huidige wincapaciteit van de drinkwaterwinning Wierden wordt het effect op de productiecapaciteit van het waterwingebied neutraal beoordeeld.

Er zijn (beperkte) maatregelen nodig, zoals een voorziening in het waterwingebied om het water dat van de weg afstroomt af te voeren.

Voor de reserveputlocatie geldt dat deze voor aanleg van de weg moet worden gecompenseerd om de bedrijfsvoering van Vitens te kunnen garanderen.

De kosten die gemoeid zijn met het verplaatsen van de vervallen put (WD1987-39) en het compenseren van de reserveputlocatie vallen niet onder de effectbeoordeling van het aspect water, maar zijn meegenomen in het aspect kostenraming.

De noordvariant is vanwege de versnippering van het waterwingebied en de noodzaak tot maatregelen in het waterwingebied beoordeeld als licht negatief (-).

De zuidvariant ligt buiten het waterwingebied en heeft daardoor geen effecten op het waterwingebied en is beoordeeld als neutraal (0).

#### *Oppervlaktewaterstelsel*

Er zijn nagenoeg geen waterlopen langs het tracé Nijverdal - Wierden aanwezig (hooguit bestaande zaksloten) die worden doorsneden door de nieuwe of de te verbreden weg. In het wegontwerp geldt als ontwerpvereiste dat deze doorsnijdingen worden gecompenseerd. Dit zal in nauw overleg met de waterbeheerder in de planuitwerkingsfase afgestemd worden. Wel geldt dat de varianten met een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal ruimtebeslag hebben op de bergingsvijver bij 't Lochter, dit zal moeten worden gecompenseerd.

Bij de ongelijkvloerse variant in Nijverdal, ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan liggen het wegtalud van het spoortalud (opgebouwd uit schanskorven) direct naast elkaar en 'snijden' elkaar. Met ProRail moet worden afgestemd op welke wijze inhoud wordt gegeven aan het zo ontstane raakvlak. Geen van de varianten zal het oppervlaktewaterstelsel negatief beïnvloeden.

#### **Mitigerende en compenserende maatregelen**

In de huidige situatie ontbreken goede voorzieningen om vervuild water af te voeren in het grondwaterbeschermingsgebied.

Indien het water dat van de weg afstroomt wordt afgevoerd tot buiten het grondwaterbeschermingsgebied treedt een verbetering op ten opzichte van de referentiesituatie. Bij voorzieningen om dit water af te voeren kan worden gedacht aan een rioolsysteem met straatkolken.

Het verlies van één reserveputlocatie bij de noordvariant moet worden gecompenseerd om de bedrijfszekerheid van Vitens te kunnen waarborgen. Dit is niet meegenomen in de beoordeling, maar geïnterpreteerd als een ontwerpis. Wanneer de noordvariant wordt gekozen als voorkeursvariant, moet voorafgaande aan de aanleg van de weg de bestaande put verplaatst zijn en de compensatie van de reserveputlocatie zijn uitgewerkt en een overeenkomst met Vitens gesloten zijn.

#### 4.5.5 Landschap

##### Referentie

De N35 tussen Nijverdal en Wierden is een oude verbinding tussen de twee dorpen. Voorheen was deze weg begeleid door een stevige bomenlaan aan weerszijden van de weg. Echter in de loop van de tijd is de eens doorlopende bomenlaan - om redenen van verkeersveiligheid - geminimaliseerd tot enkele fragmenten. Derhalve is er geen sprake meer van een weg met een doorlopende boomstructuur.

Het wegbeeld van de N35 is divers. Naast woonbebouwing bevindt zich in Nijverdal het bedrijventerrein 't Lochter direct aan de weg. De overgang van het huidige bedrijventerrein is subtiel vormgegeven met een brede waterstructuur. De weg ligt op enige afstand van het spoor. De invulling van het midden gebied tussen het spoor en de N35 varieert van woonbebouwing, bosstructuren tot kleinschalige weilanden. In het oostelijke gedeelte buigt de weg licht af naar het zuiden waardoor de breedte van het midden gebied vanaf de Schapendijk tot aan Wierden licht toeneemt. In dit gebied zijn enkele agrarische gerelateerde bedrijven gevestigd.

##### Effecten

In tabel 4.10 zijn de effecten van de varianten voor de N35 Nijverdal - Wierden samengevat. Onder de tabel volgt een toelichting op de effecten.

Tabel 4.10 Effectbeoordeling landschap

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
Beïnvloeding landschappelijke waarden (zonder mitigerende maatregelen)	0	--	---	-	--
Ruimtelijke kwaliteit	0	0	-	--	--

Het onderscheidende vermogen tussen de varianten wordt ten oosten van de Schapendijk / Westerveenweg bepaald door de tracéligging van de N35 (langs het spoor danwel langs de huidige N35) en de daarbij gehanteerde kruisingen/aansluitvorm Wierden-West. Voor het westelijk deel in Nijverdal zijn de varianten onderscheidend voor de kruising met de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel. In de gelijkvloerse uitvoering betreft het twee gelijkvloerse aansluitingen, in de ongelijkvloerse uitvoering betreft het een ongelijkvloerse kruising van de N35 met de Baron van Sternbachlaan en een ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting (aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter) van de N35 op de Burgemeester H. Boersingel. In de beoordeling worden het oostelijk en westelijk deel apart beschreven met aansluitend een eindoordeel voor de totale variant.

#### *Beïnvloeding landschappelijke waarden*

##### Noordvariant

###### *Ten oosten van Schapendijk / Westerveenweg:*

De opwaardering naar een 2x2 profiel leidt tot een toename van het ruimtebeslag van de weg. Dit heeft voor het grootste deel van het tracé geen grote negatieve effecten. Met name in het oostelijke deel bij de afbuiging vanaf het spoor naar de aansluiting met de huidige N35, door het waterwingebied, vindt de grootste landschappelijke aantasting plaats. Dit wordt met name veroorzaakt doordat de omgeving van het waterwingebied bestaat uit kleinschalige landschappelijke elementen en bospercelen dat met deze variant volledig opgeknipt wordt en verdwijnt. Daarnaast wordt de es ten oosten van de Ten Cateweg licht aangetast door de voorgenomen verbreding van de N35. De mate van aantasting en doorsnijding van het kleinschalige landschap en de es als landschappelijke eenheid maakt dat de noordvariant (langs spoor) voor het oostelijk deel op het criterium beïnvloeding landschappelijke waarden negatief wordt beoordeeld (--).

###### *Tracédeel in Nijverdal:*

De invulling van het gebied ter hoogte van het Combiplan Nijverdal bestaat uit twee typen. Nabij Nijverdal bestaat het gebied tussen het spoor en de huidige N35 uit kleinschalige woonbebouwing met af en toe een bedrijf. Ter hoogte van het bedrijventerrein 't Lochter vindt er een overgang plaats naar een bos invulling van het middengebied. Ter hoogte van het Combiplan Nijverdal is het tracé van de N35 eerst gebundeld met het spoor waarna het afbuigt naar het zuiden en langs het bedrijventerrein 't Lochter ligt en het oorspronkelijke trace van de N35 volgt.

De varianten verschillen als volgt:

- **Gelijkvloerse uitvoering:** Het tracé doorsnijdt bij de aansluiting met de Burgemeester H. Boersingel het bosgebied ter hoogte van het bedrijventerrein 't Lochter. Hierbij worden de landschappelijke waarden in beperkte mate aangetast en worden de bomen langs de huidige N35 behouden voor de toekomst. Enkel langs de Wierdensestraat zullen enkele bomen moeten verdwijnen. Echter doordat deze vrijstaand zijn en niet direct een onderdeel vormen van de weg begeleidende beplanting is het negatieve effect hiervan beperkt. De gelijkvloerse aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burg. H. Boersingel) leidt daardoor tot minimale aantasting van het bosgebied, ten opzichte van de gehanteerde referentiesituatie, omdat in het Combiplan reeds rekening is gehouden met de verbreding van de N35. De effecten zijn beoordeeld als licht negatief (-).

- Ongelijkvloerse uitvoering: Het ruimtebeslag blijft, met het toepassen van de ongelijkvloerse kruising bij de Baron van Sternbachlaan en de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel), gelijk met uitzondering van de toe- en afritten bij de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter. Dit speelt met name ter hoogte van het bedrijventerrein 't Lochter. De toe- en afritten zorgen voor extra aantasting aan beide zijden van de weg. Met name de uitvoeger vanuit Wierden doorkruist het bosperceel over de gehele breedte over een grote lengte. De uitvoeger begint ter hoogte van het ecoduct en loopt door tot aan de Burgemeester H. Boersingel. De dekking van het bos wordt hiermee zo dun dat er nauwelijks nog sprake is van een aaneengesloten bosperceel. Slechts van vrij liggende bosrestanten.  
Het retentiegebied aan de zuidzijde van de N35 wordt eveneens aangetast door de aanleg van een uitvoeger vanuit Nijverdal. Hiermee wordt de brede waterzone sterk versmald. Met name de grote aantasting van het bosperceel tussen de huidige N35 en het spoor wordt zeer negatief beoordeeld (---).

*Eindscore:*

Vanwege bovenstaande beoordeling van de effecten is de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in zijn geheel negatief (--) beoordeeld. De noordvariant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising is zeer negatief beoordeeld (---).

Zuidvariant

*Ten oosten van Schapendijk / Westerveenweg:*

De opwaardering naar een 2x2 profiel leidt tot een toename van het ruimtebeslag van de weg. Dit heeft voor het grootste gedeelte van het tracé geen grote negatieve effecten. Alleen bij de as verlegging ter hoogte van het waterwingebied Wierden wordt het landschappelijke karakter van het kleinschalige landschap ten zuidwesten van Wierden (inclusief wegbepanting) licht aangetast. De opwaardering van de N35 tast hier de zuidzijde van het bosperceel ter hoogte van het waterwingebied aan. De es ten oosten van de Ten Catweg daarentegen wordt door de aansluitvorm van de aansluiting Wierden-West voor een deel bedekt. Hiermee neemt de herkenbaarheid van de es als ruimtelijke open eenheid sterk af. De zuidvariant (langs N35) wordt op het criterium beïnvloeding landschappelijke waarden door de mate van aantasting en doorsnijding van het kleinschalige landschap en de es als landschappelijke eenheid licht negatief (-) beoordeeld.

*Tracédeel in Nijverdal:*

De tracéligging is gelijk aan de ligging in de noordvariant. De varianten verschillen als volgt:

- Gelijkvloerse uitvoering: De beoordeling van het tracé in Nijverdal komt overeen met de noordvariant en is licht negatief (-).
- Ongelijkvloerse uitvoering: De beoordeling van het tracé in Nijverdal komt overeen met de noordvariant en is zeer negatief beoordeeld (---). Dit is van invloed op de eindscore van de totale zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising.

*Eindscore:*

Vanwege bovenstaande beoordeling van de effecten is de zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in zijn geheel licht negatief (-) beoordeeld. De zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising is in zijn geheel negatief beoordeeld (--) op het aspect beïnvloeding landschappelijke waarden.

### *Ruimtelijke kwaliteit*

Het onderscheidend vermogen voor het aspect Ruimtelijke kwaliteit wordt vooral veroorzaakt door de tracéligging ten oosten van de Schapendijk (noord of zuid). Voor het tracé in Nijverdal tot aan de Schapendijk beperkt zich het onderscheidend vermogen tot de kruisingen en de wijze van uitvoering, gelijkvloers of ongelijkvloers.

### Noordvariant

#### *Tracédeel ten oosten van Schapendijk / Westerveenweg:*

Voor de noordvariant is de ruimtelijke kwaliteit licht positief (+) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. De koppeling met het huidige spoor, de hierbij gekozen oplossingen voor de kruisingen en de afwaardering van de huidige N35, zorgt voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Zowel voor de aanwonenden als de beleving vanuit het gebied. De barrièrewerking van de infrastructurele bundel spoor en weg wordt meer samengebracht waardoor het voorheen geïsoleerde midden gebied beter de interactie kan aangaan met het landschap ten zuiden van de N35.

#### *Tracédeel in Nijverdal:*

De varianten verschillen als volgt:

- **Gelijkvloerse uitvoering:** Door de aansluiting in het verlengde van Combiplan Nijverdal langs het spoor blijft het huidige beeld van de Wierdensestraat, met de karakteristieke begeleidende beplanting, behouden. Bovendien vormt de weg met het spoor één ruimtelijke eenheid waarbij de vormgeving van de viaduct ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan goed tot zijn recht komt. Door de gelijkwaardige kruisingen is het ruimtebeslag weliswaar beperkt, echter de continuïteit van de weg als lijnvormig element wordt onderbroken. Dit heeft vooral betrekking op de beleving vanuit de weggebruiker. De gelijkvloerse uitvoering van het tracé vanuit Nijverdal tot aan de Schapendijk wordt licht negatief (-) beoordeeld.
- **Ongelijkvloerse uitvoering:** De ongelijkvloerse kruisingen, en de daarmee snel opvolgende hoogte sprongen in de N35, zorgen voor een onrustig beeld. Ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan gaat de overkluizing visueel de concurrentie aan met het fraai vormgegeven viaduct van het spoor. Het tast enigszins de vormgeving aan van het spoorviaduct doordat het talud van de weg de schanskorven, die gebruikt worden als grondkering voor het spoor, deels bedekken. Daarnaast liggen de viaducten op korte afstand op elkaar. De ongelijkvloerse aansluiting Nijverdal-Oost/t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) zorgt voor een ruimtelijke barrière vanuit het zuiden. Door de verhoogde ligging en de toe- en afritten wordt het beeld volledig bepaald door de weg. Bovendien wordt een deel van het retentiegebied van het bedrijventerrein 't Lochter aangetast. En daarmee wordt deels de ruimtelijke inpassing, dat tevens de entree vormt van het bedrijventerrein, teniet gedaan. Hiermee is de ongelijkvloerse uitvoering van het westelijke tracé tot aan de Schapendijk negatief (--) beoordeeld voor het aspect ruimtelijke kwaliteit.

#### *Eindscore:*

De beoordeling van het aspect Ruimtelijke kwaliteit is voor het volledige tracé van de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen beoordeeld als neutraal (0) ten opzichte van de referentiesituatie. De totale beoordeling van de noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising is beoordeeld als licht negatief (-).



### Zuidvariant

*Tracédeel ten oosten van Schapendijk / Westerveenweg:*

De ruimtelijke kwaliteit wordt onder andere bepaald door de vormgeving van de kruispunten die, in sommige gevallen (met name door een verhoogde ligging), een behoorlijk effect hebben op de ruimtelijke beleving van de weg en de openheid van het landschap. Daarnaast levert de verbreding van de huidige N35 geen positieve bijdrage op voor zowel de bewoners langs de N35 als het omliggende landschap. Het midden gebied wordt verder vernauwd en blijft een eiland. Bovendien wordt de barrièrewerking door infrastructurele lijnen verder versterkt. Mede hierdoor is de zuidvariant voor het criterium ruimtelijke kwaliteit negatief (--) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

*Tracédeel in Nijverdal:*

De varianten verschillen als volgt:

- Gelijkvloerse uitvoering: de beoordeling van het tracé ten westen van Schapendijk / Westerveenweg komt overeen met de noordvariant en is licht negatief (-) beoordeeld.
- Ongelijkvloerse uitvoering: de beoordeling van het tracé in Nijverdal komt overeen met de noordvariant en is negatief beoordeeld (--).

*Eindscore:*

De beoordeling van het aspect Ruimtelijke kwaliteit is voor het volledige tracé van de zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen beoordeeld als negatief (--) ten opzichte van de referentiesituatie. Dit wordt vooral veroorzaakt door het oostelijke deel van het tracé. De beoordeling van de ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal is voor de ruimtelijke kwaliteit iets negatiever ten opzichte van de twee gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal, echter dit komt niet tot uitdrukking in de eindscore omdat het oostelijk tracédeel bepalend is voor de eindscore.

De totale beoordeling van de zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising is derhalve ook beoordeeld als negatief (--).

### **Mitigerende en compenserende maatregelen**

De compenserende maatregelen hebben betrekking op de aantasting van het bosperceel ter hoogte van de Oude Tolweg en de inpassing van de ongelijkvloerse kruisingen. De aantasting van het bosperceel ter hoogte van de Oude Tolweg is bij de noordvariant groter dan in de zuidvariant.

In de noordvariant (langs spoor) wordt de huidige N35 vanaf de Schapendijk richting Wierden afgewaardeerd en de parallelweg wordt aangepast tot zuidelijke parallelweg. Dit biedt mogelijkheden om het beeld van het bestaande landschap ten zuiden van de N35 over de weg heen te trekken. Houtwal structuren kunnen bijvoorbeeld ten noorden van de nieuwe parallelweg doorgezet worden evenals verkavelingslijnen. Hiermee verschuift het landschap tot aan de nieuwe N35. Het voorheen midden gebied maakt hiermee weer deel uit van het omliggende landschap. De aangerekende aantasting van de landschappelijke waarden wordt hiermee ingezet voor het versterken van bestaande landschappelijke waarden. Tegelijkertijd wordt de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving verbeterd. Voor het tracé vanuit Nijverdal tot aan de Baron van Sternbachlaan kunnen de percelen met groen geaccentueerd worden, waarmee er een groene inpassing wordt bewerkstelligd als een versterking van de kleinschaligheid ter plaatse.

Voor de ongelijkvloerse kruising met de Baron van Sternbachlaan moet er aansluiting gevonden worden met de vormgeving van de viaduct van het spoor. De ruimtelijke beeldkwaliteit van de viaducten dient op elkaar te worden afgestemd. De retentiezone ter hoogte van het bedrijventerrein 't Lochter maakt onderdeel uit van de inpassing van het bedrijventerrein. Bij de ongelijkvloerse uitvoering van de N35 wordt deze behoorlijk aangetast. Dit kan deels gecompenseerd worden door de retentie te compenseren aan de oostzijde van de Burgemeester H. Boersingel. Of door de volledige kruising te betrekken bij de inpassing van het bedrijventerrein. Op deze manier draagt de kruising bij aan de ruimtelijke inpassing van de omgeving en verbetert de ruimtelijke kwaliteit van de weg.

#### 4.6 Effectbeoordeling criterium Financiële haalbaarheid

In tabel 4.11 zijn de beoordelingen voor het criterium Financiële haalbaarheid weergegeven. Na de tabel volgt een toelichting op de effectscores per aspect.

Tabel 4.11 Effectbeoordeling Financiële haalbaarheid

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
<b>Kostenraming</b>					
Aanlegkosten (miljoen euro)	0	78 - 99 (88,3)	92 - 128 (109,6)	77 - 105 (91,7)	98 - 126 (113)
LCC	0	-	--	-	--

##### 4.6.1 Aanlegkosten

De kosten van investeringen voor de noord- en de zuidvariant zijn volgens de SSK 2010-systematiek (CROW 137, bedrijfseconomische raming) geraamd. Daarbij is onderscheid gemaakt naar onder andere bouwkosten (wegen en kunstwerken) en vastgoedkosten.

In tabel 4.12 is de bandbreedte van de investeringen voor de varianten weergegeven, bij een onder- en overschrijdingskans van 15%. De aanlegkosten in tabel 4.12 is tweeledig opgebouwd, te weten: investeringskosten voor de realisatie van de varianten en aanvullende kosten (add-on). Deze aanvullende kosten zijn kosten welke ten laste vallen van het project, echter niet direct te relateren zijn aan te realiseren objecten en/of door de opdrachtgever zijn aangegeven<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> Nota bene: voor de projectkosten is middels een probabilistische analyse een bandbreedte bepaald, de aanvullende kosten zijn als vaste waarde opgenomen. De optelsom van de l en u-waarde bandbandbreedte projectkosten + de aanvullende kosten resulteert in de opgenomen bandbreedte in de tabel 4.10 en 4.11.

Tabel 4.12 Kosten varianten (in miljoen euro, inclusief BTW en prijspeil 2014)

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
<b>Kostenraming</b>					
Aanlegkosten (miljoen euro)	0	78 - 99 (88,3)	92 - 128 (109,6)	77 - 105 (91,7)	98 - 126 (113)

Het kostenverschil tussen de noord- en de zuidvariant (beiden met gelijkvloerse en ongelijkvloerse uitvoering) is niet direct te ontlenen aan de bedragen in bovenstaande tabel. De verschillen in de kosten hangen o.a. samen met verschillen tussen de varianten in aan te leggen cq aan te passen kunstwerken, hergebruik bestaande N35 en/of zuidelijke parallelweg, compensatie waterwingebied en aansluiting Wierden-West.

Rekening houdend met onzekerheden (m.b.t. afwijkingen op hoeveelheden, prijzen en optredende risico's) ligt de middenwaarde van de noordvariant (gelijkvloerse en ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal) lager dan die van de zuidvariant (gelijkvloerse en ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal).

De varianten met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal zijn beoordeeld ten opzichte van het beschikbare budget van € 100 miljoen en de varianten met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal zijn beoordeeld ten opzichte van het beschikbare budget van € 123 miljoen (zie bijlage 2 voor het afwegingskader). Alle varianten zijn positief (++) beoordeeld omdat ze binnen de beschikbare budgetten vallen.

#### 4.6.2

##### LCC

In het kader van Life Cycle Cost (LCC) zijn van de varianten de gemiddelde jaarbedragen (reëel) bepaald van het beheer en de onderhoudskosten na realisatie en de kosten van grootschalige vervangingsinvesteringen gedurende een periode van 100 jaar. Deze jaarbedragen zijn gebruikt om de varianten op economische gronden te kunnen vergelijken (zie bijlage 2 voor het afwegingskader).

De jaarbedragen van alle varianten zullen hoger zijn dan de referentiesituatie. De varianten met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal liggen binnen 10% van elkaar en het verschil hierbij tussen de noord- en zuidvariant (1.9 miljoen en 2.1 miljoen) is gelijkwaardig beoordeeld als licht negatief (-). De varianten met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal zijn veel duurder ten opzichte van de referentiesituatie en zijn beoordeeld als negatief (--).

Het verschil hierbij tussen deze noord- en zuidvariant (2.55 miljoen en 2.75 miljoen) is minimaal en dus als gelijkwaardig beschouwd.

#### 4.7 Effectbeoordeling criterium Impact

In tabel 4.13 staan de effecten voor het criterium Impact samengevat. Na de tabel volgt een toelichting op de effectscores per (milieu)aspect.

Tabel 4.13 Effectbeoordeling Impact

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
<b>Ruimtebeslag</b>					
Aantal aan te kopen woningen/bedrijven	0	-	-	--	--
Aan te kopen hectares	0	--	--	--	--
<b>Geluidbelasting</b> (zonder mitigerende maatregelen)	0	-	-	--	--

##### 4.7.1 Ruimtebeslag

#### Referentie

In het studiegebied ligt aan de westzijde de woonkern Nijverdal met het bedrijventerrein 't Lochter en aan de oostzijde de woonkern Wierden. In het gebied tussen Nijverdal en Wierden staan verspreid langs de N35 woningen en zijn enkele agrarische gerelateerde bedrijven gevestigd.

#### Effecten

In tabel 4.14 staan de effecten voor het aspect Ruimtebeslag samengevat. Na de tabel volgt een toelichting op de effectscores per (milieu)aspect.

Tabel 4.14 Effectbeoordeling Ruimtebeslag

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
Aantal aan te kopen woningen/bedrijven	0	-	-	--	--
Aan te kopen hectares	0	--	--	--	--

#### Aantal aan te kopen woningen en bedrijven

Voor de varianten is geïnventariseerd hoeveel woningen en bedrijven aangekocht dienen te worden (zie bijlage 2 voor het afwegingskader). Op basis hiervan zijn de twee varianten van de noordvariant beoordeeld als licht negatief (tussen de 1 en de 10 woningen/bedrijven) en zijn de twee varianten van de zuidvariant beoordeeld als negatief (meer dan 10 woningen/bedrijven).

Voor de twee varianten van de zuidvariant dienen 4 woningen meer aangekocht te worden ten opzichte van de twee varianten van de noordvariant. De uitvoering in Nijverdal (gelijkvloers of ongelijkvloers) is niet onderscheidend omdat in Nijverdal geen woningen en bedrijven aangekocht hoeven te worden.

#### *Aan te kopen hectares*

Voor de varianten is (vanuit de kostenraming) geïnventariseerd hoeveel grond aangekocht dient te worden. Alle varianten zijn op basis van het afwegingskader uit bijlage 2 beoordeeld als negatief (--: meer dan 25 ha). Voor de twee varianten van de zuidvariant is circa 4 ha meer grond benodigd ten opzichte van de twee varianten van de noordvariant.

### 4.7.2 *Geluid*

#### **Referentie**

De rijsnelheid bedraagt op de gehele N35 binnen het studiegebied 80 km/uur. De etmaalintensiteit op de N35 gelegen tussen de Burgemeester H. Boersingel en de aansluiting Wierden bedraagt in de referentiesituatie (2030) ongeveer 35.000 motorvoertuigen.

Ter hoogte van Nijverdal wordt het tracé van de N35 in noordelijke richting verlegd. Daarnaast zijn vanwege het Combiplan Nijverdal schermen voorzien. Ter hoogte van Wierden staat aan de noordzijde van de N35 een bestaand scherm.

#### **Effecten**

In tabel 4.15 zijn de effecten van de varianten voor de N35 Nijverdal - Wierden samengevat. Na de tabel volgt een toelichting op de effecten.

Tabel 4.15 Effectbeoordeling Geluid

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
Geluidbelasting (zonder mitigerende maatregelen)	0	-	-	--	--

#### *Geluidbelasting*

Het onderscheidende vermogen tussen een noord- en de zuidvariant ten oosten van de Schapendijk / Westerveenweg wordt bepaald door de tracéligging van de N35 (langs het spoor danwel langs de huidige N35) en de daarbij gehanteerde kruisingen/aansluitvorm Wierden-West.

Voor het westelijk deel in Nijverdal zijn de varianten onderscheidend voor de kruising met de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel. In de gelijkvloerse uitvoering betreft het twee gelijkvloerse aansluitingen, in de ongelijkvloerse uitvoering betreft het een ongelijkvloerse kruising van de N35 met de Baron van Sternbachlaan en een ongelijkvloerse aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter bij de Burgemeester H. Boersingel.

In de beoordeling worden het oostelijk en westelijk deel apart beschreven met aansluitend een eindoordeel voor de totale variant.

### Noordvariant

#### *Tracédeel ten oosten van Schapendijk / Westerveenweg:*

Ten oosten van de Burgemeester H. Boersingel komt het nieuwe tracé verder weg te liggen van de woningen die ten zuiden van het bestaande tracé van de N35 liggen. Bij een aantal van deze woningen die verder van de weg komen te liggen zal de geluidbelasting hierdoor afnemen en is er dus sprake van een verbetering van de akoestische kwaliteit.

Daarnaast ligt er aan de noordzijde een woning (Nijverdalsestraat 104) die met uitvoering van de noordvariant een stuk dichterbij de weg komt te liggen. Bij deze woning is een relevante toename van de geluidbelasting te verwachten.

Door de verschuiving van de weg zal deze op een aantal locaties aan de andere zijde van enkele woningen komen te liggen. Dit betreft een aantal woningen die ten opzichte van het bestaande tracé aan de noordzijde liggen en in de toekomstige situatie tussen twee wegen komen te liggen, te weten de nieuwe hoofdweg en de zuidelijke parallelweg. Dit kan een punt van aandacht zijn omdat de indeling van tuin en woning vaak is ingericht op de huidige ligging van de weg. Daarnaast zullen deze woningen mogelijk niet meer beschikken over een luwe gevel indien de zuidelijke parallelweg langs de bestaande N35 hier als parallelweg gehandhaafd wordt.

Ter hoogte van de Nijverdalsestraat/ Haarkampsweg wordt een nieuwe Haarlemmermeeraansluiting gerealiseerd waarbij de Nijverdalsestraat op maaiveld ligt en de N35 de Nijverdalsestraat bovenlangs kruist.

De effecten zijn beoordeeld als licht negatief (-).

#### *Tracédeel in Nijverdal:*

Navolgend zijn de effecten van een gelijkvloerse en ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal beschreven.

#### Gelijkvloerse uitvoering:

Voor het westelijk deel van het tracé geldt dat hier de meeste woningen aanwezig zijn. Ten opzichte van de referentiesituatie is in Nijverdal als gevolg van de twee gelijkvloerse aansluitingen binnen het studiegebied in totaal sprake van een verslechtering. Doordat de verkeersintensiteiten tussen de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel toenemen met circa 9.000 motorvoertuigen per etmaal en tussen de Burgemeester H. Boersingel en de aansluiting Wierden toenemen met circa 11.000 motorvoertuigen per etmaal, de weg verbreed wordt van 2x1 rijstrook naar 2x2 rijstroken en de snelheid ten oosten van de Burgemeester H. Boersingel wordt verhoogd van 80 km/uur naar 100 km/uur (in Nijverdal blijft de maximumsnelheid 80 km/uur), neemt de emissie van de weg toe (ruim 2 dB) en neemt bij een aantal woningen langs de N35, zonder aanvullende geluidmaatregelen, de geluidbelasting toe.

#### Ongelijkvloerse uitvoering:

De noordvariant met de ongelijkvloerse aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) en de ongelijkvloerse kruising met de Baron van Sternbachlaan verschilt op enkele onderdelen van de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal:

- Allereerst bedraagt de maximumsnelheid op de N35 in de ongelijkvloerse uitvoering op het volledige traject 100 km/uur in plaats van 80 km/uur.

Door deze hogere snelheid is ter plaatse van Nijverdal ten opzichte van de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen een toename van de geluidbelasting van circa 1 dB te verwachten.

- Anderzijds zal de verkeersintensiteit op de N35 tussen de kruising met de Baron van Sternbachlaan en de ongelijkvloerse aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) met circa 25 % afnemen doordat een deel van het verkeer niet ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan de N35 kan op- en afrijden maar de route via de Wierdensestraat naar de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter moet volgen. Hierdoor is een afname van de geluidbelasting ten gevolge van de N35 van circa 1 dB te verwachten.

De snelheidsverhoging enerzijds en de afname van het verkeer op de N35 ter hoogte van Nijverdal anderzijds zullen elkaar qua geluidsemisatie min of meer opheffen.

Door de ongelijkvloerse aansluiting en kruising zal de N35 ten opzichte van de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen ter plaatse van de betreffende aansluiting en kruising met 4 tot 5 m verhoogd worden. Door deze gedeeltelijke verhoging van de N35 kan de geluidbelasting op de directe omgeving iets toenemen. Op basis van expert judgement is ingeschat dat dit effect in onderhavige situatie beperkt is. Door het verlagen van de kruisende Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel is daarentegen weer te verwachten dat de geluidbelasting op de directe omgeving ten gevolge van deze onderliggende wegen iets afneemt. De Wierdensestraat (maximumsnelheid 50 km/uur) ter hoogte van het wegvak Baron van Sternbachlaan – aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter blijft een relevante geluidsbron omdat het verkeer via de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (om)rijdt. Voor een vijftal woningen (Wierdensestraat 51, 53, 55, 57 en 59) betekent dit dat er in de toekomstige situatie zowel aan de noord- als zuidzijde een relevante geluidsbron (weg) ligt en er in mindere mate sprake is van een geluidsluwe gevel.

Door het wegnemen van de gelijkvloerse kruisingen met de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel hoeft het verkeer op de N35 niet meer af te remmen en op trekken vanwege VRI-installaties. Dicht bij de ongelijkvloerse aansluiting en kruising zal dit een gunstig effect hebben.

Door het wegnemen van de gelijkvloerse kruisingen met de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel is tevens het toepassen van een stiller wegdek op deze locaties mogelijk. Ter plaatse van gelijkvloerse kruisingen zijn stille wegdekken technisch bezwaarlijk (dicht asfaltbeton is hier aangewezen). Het aanbrengen van een stiller type wegdek over een langer deel van het tracé, heeft een gunstig effect ter plaatse van de kruising met de Baron van Sternbachlaan en de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel).

*Eindscore:*

Voorgaande beoordelingen resulteren voor het volledige tracé van de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in een licht negatieve score (-). Zoals volgt uit de analyse heeft een variant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal ten opzichte van de variant met twee gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal zowel positieve als negatieve effecten.

Dit tegen elkaar afwegende is geconcludeerd dat de noordvariant met ongelijkvloerse kruising en aansluiting in Nijverdal niet dusdanig beter of slechter scoort dat dit tot uitdrukking komt in de effectscores. De totale beoordeling van de noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising is daarom ook beoordeeld als licht negatief (-).

#### Zuidvariant

*Tracédeel ten oosten van Schapendijk / Westerveenweg:*

Ten oosten van de Burgemeester H. Boersingel volgt het aangepaste tracé grotendeels de bestaande weg maar buigt hier lokaal ook vanaf waardoor de weg dichtter op een aantal woningen komt te liggen. Ter plaatse van deze woningen die hierdoor dichtter op de weg komen te liggen, is behalve ten gevolge van de toename van het verkeer en het verhogen van de snelheid van 80 km/uur naar 100 km/uur ook ten gevolge van het verschuiven van de weg een relevante toename van de geluidbelasting te verwachten.

Ter hoogte van Wierden wordt uitgegaan van de realisatie van een Haarlemmermeeraansluiting aan de noordzijde en een kwart klaverblad aan de zuidzijde bij het spoor Almelo-Deventer met ontsluiting via Nijverdalsestraat. Door de aansluiting komen toe- en afritten dichtter bij woningen te liggen waardoor een toename van de geluidbelasting is te verwachten.

De effecten zijn beoordeeld als negatief (--).

*Tracédeel in Nijverdal:*

De beoordeling van de effecten van de zuidvariant met respectievelijk twee gelijkvloerse aansluitingen danwel een ongelijkvloerse aansluiting en kruising zijn gelijk aan de effecten zoals beschreven bij de noordvariant.

*Eindscore:*

Voorgaande beoordelingen resulteren voor het volledige tracé van de zuidvariant met twee gelijkvloerse aansluitingen in een negatieve score (--). Net als bij de noordvariant geldt dat een variant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal ten opzichte van de variant met gelijkvloerse aansluitingen zowel positieve als negatieve effecten heeft. Dit tegen elkaar afwegende is geconcludeerd dat de variant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal niet dusdanig beter of slechter scoort dat dit tot uitdrukking komt in de effectscores. De totale beoordeling van de zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising is daarom ook beoordeeld als negatief (--).

#### **Cumulatie**

Ten noorden van de N35 ligt het spoortraject tussen Nijverdal en Wierden. Met deze bron zal cumulatie optreden. De noordvariant (zowel gelijkvloers als ongelijkvloers in Nijverdal) volgt vanaf circa de Westerveenweg tot de Vossenbosweg het tracé van het spoor (ligt hier aan de zuidzijde van de spoorbaan) terwijl de zuidvariant (zowel gelijkvloers als ongelijkvloers) het bestaande tracé van de N35 volgt. Door bundeling van bronnen zal het geluidbelaste gecumuleerde oppervlak in de regel afnemen. Dichtbij de bron zal het gecumuleerde geluidsniveau echter wel hoger zijn. Door het bundelen van bronnen kan tevens worden voorkomen dat geluidgevoelige objecten aan twee weerszijden worden belast. Bundeling van de noordvariant met het spoor lijkt hier een gunstig effect te geven.



Daarnaast wordt opgemerkt dat bij toepassing van een ongelijkvloerse kruising met de Baron van Sternbachlaan er op de Wierdensestraat (maximumsnelheid 50 km/uur) ter hoogte van het wegvak Baron van Sternbachlaan – aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter verkeer rijdt van/naar de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter vanwege het opheffen van de kruising met de Baron van Sternbachlaan. De Wierdensestraat blijft daarmee voor een aantal woningen ten aanzien van de cumulatieve geluidsbelastingen een relevante bron.

#### **Mitigerende en compenserende maatregelen**

In de planuitwerkingsfase wordt voor de voorkeursvariant in beeld gebracht of en waar er geluidmaatregelen benodigd zijn. Uit een globale vergelijking van de zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen met de brongegevens uit het geluidregister volgt dat er met name ten oosten van de Burgemeester H. Boersingel overschrijdingen van de plafondwaarden te verwachten zijn, die niet met een bronmaatregel, zoals een stiller wegdek, kunnen worden weggenomen. Het onderzoeken en toepassen van schermen en/of wallen zal hier mogelijk aan de orde zijn. Doordat in de noordvariant (zowel gelijkvloers als ongelijkvloers) het nieuwe tracé ten oosten van de Burgemeester H. Boersingel in noordelijke richting afbuigt en verder weg komt te liggen van de woningen langs het bestaande tracé van de N35, wordt verwacht dat bij een noordvariant er mogelijk minder schermen nodig zullen zijn. Door een vergroting van de afstand van de weg tot de woningen worden eventuele overschrijdingen van grenswaarden namelijk in meer of mindere mate weggenomen.

## 5 Kosten en baten

Door middel van een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) zijn de effecten (kosten en baten) van de noord- en zuidvariant bepaald [9]. De MKBA is zoveel als mogelijk uitgevoerd conform de geldende Leidraad *Overzicht Effecten Infrastructuur* (OEI) en het bijbehorende *Kader KBA bij MIRT-verkenningen* (september 2012). Dit is het methodologisch kader dat door de Rijksoverheid is ontwikkeld voor kosten-batenanalyses van grote infrastructurele projecten. Specifiek ging het in deze studie om het kader KBA bij MIRT-verkenningen en het bijbehorende format wegenprojecten.

In de volgende paragrafen wordt een korte toelichting gegeven op het instrument MKBA de uitgangspunten en resultaten.

### 5.1 Wat is een MKBA?

De maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) is een methodiek uit de economische wetenschap waarmee de relevante welvaartseffecten van een project op een consistente manier inzichtelijk worden gemaakt en vervolgens tegen elkaar worden afgewogen. In een MKBA wordt verder gekeken dan alleen het bedrijfseconomische rendement van een project voor de eigenaar/exploitant. Zo worden alle mogelijke effecten voor alle partijen onderzocht en meegenomen in de analyse.

In een MKBA worden effecten gekwantificeerd en vervolgens zoveel mogelijk in geld uitgedrukt (gemonetariseerd). Hierdoor is het mogelijk projecteffecten tegen elkaar af te zetten. Indien effecten niet kunnen worden gekwantificeerd of gemonetariseerd, worden deze in een MKBA kwalitatief beschreven. Een dergelijke analyse levert informatie op over de verhouding tussen kosten en baten van een project en daarmee over het maatschappelijke rendement. Het verschaft daarmee inzicht in nut en noodzaak van een project en helpt bij het maken van een onderbouwde keuze tussen tracévarianten.

De resultaten van een MKBA dragen bij aan:

- Integrale afweging van projecteffecten;
- Inzicht in de verdeling van kosten en baten over belanghebbenden;
- Inzicht in onzekerheden en risico's.

### 5.2 Aanpak op hoofdlijnen en uitgangspunten

Om de effecten van de noord- en zuidvariant van de N35 Nijverdal-Wierden te bepalen, is dit afgezet tegen een referentiealternatief. Dit is de situatie waarin het project niet wordt gerealiseerd (inclusief autonome ontwikkelingen).

Een MKBA bouwt voort op (bestaande) studies waarvan de resultaten (effectbepalingen) op een systematische manier worden geordend en in geld uitgedrukt. Voor het bepalen van de verschillende effecten is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, zoals kostenramingen die zijn opgesteld voor deze verkenning, een verkeersanalyse uitgevoerd door Rijkswaterstaat Oost-Nederland en aanvullende studies met betrekking tot verkeersveiligheid en geluid.

Het kader *KBA bij MIRT-verkenningen* onderscheidt in het format *wegenprojecten* de volgende modules voor de uitwerking van effecten in een MKBA:

- *Kosten*: deze module geeft aan welke maatschappelijke kosten gemaakt moeten worden om het projectalternatief te realiseren (investering) en te beheren/in stand te houden (beheer- en onderhoud).  
In de MKBA N35 Nijverdal - Wierden zijn deze effecten meegenomen.
- *Bereikbaarheid*: deze module geeft een beeld van de directe effecten van het projectalternatief in de vorm van veranderingen in reistijd, betrouwbaarheid en variabele transportkosten voor alle verkeersdeelnemers.  
In de MKBA N35 Nijverdal - Wierden zijn deze effecten meegenomen.
- *Indirecte effecten*: doorwerking van directe effecten naar markten anders dan de transportmarkt, bijvoorbeeld arbeidsmarkt en vastgoedmarkt.
- *Veiligheid*: in deze module wordt ingegaan op de externe effecten, externe veiligheid en verkeersveiligheid.  
In de MKBA N35 Nijverdal - Wierden is alleen het aspect verkeersveiligheid uitgewerkt. De gevolgen voor externe veiligheid zijn in deze verkenning niet in beeld gebracht. Dit gebeurt in de planuitwerkingsfase.
- *Leefomgeving*: deze module geeft een beeld van de mogelijke effecten van aanleg en gebruik van het alternatief op de leefomgeving in brede zin. De volgende effecten behoren tot deze module: uitstoot van broeikasgassen, veranderingen in luchtkwaliteit, veranderingen in geluidsbelasting. Daarnaast kunnen in deze module uitkomsten van de plan-MER worden overgenomen; bodem, grond- en oppervlaktewater, natuur, landschap, cultureel erfgoed. De effecten broeikasgassen, luchtkwaliteit en bodem zijn in deze verkenning niet in beeld gebracht, maar worden in de planuitwerkingsfase meegenomen. In de verkenning zijn de effecten van de varianten voor natuur, water, landschap en ruimtebeslag onderzocht. De resultaten van de verkenning voor deze aspecten zijn opgenomen in de module leefomgeving (zie hoofdstuk 4). In deze MKBA zijn alleen de veranderingen in geluidsbelasting gemonetariseerd.

### 5.3 Analyse van effecten

#### *Investerings en onderhoud*

De kosten van het project en het bijbehorende onderhoud zijn conform de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK-2010) geraamd. De totale kosten voor de noordvariant en de zuidvariant zijn berekend op prijspeil 2014.

In tabel 5.16 zijn de investeringen voor de varianten weergegeven. De totale kosten voor de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal bedragen € 88,3 miljoen inclusief BTW en inclusief 'personele kosten Rijkswaterstaat'. De zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal komen uit op € 91,7 miljoen.

De investeringen voor de noordvariant met een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal bedragen € 109,6 mln. De investeringen voor de zuidvariant met een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal bedragen € 113 miljoen.

De onderhoudskosten voor de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen zijn afkomstig van de kostenraming (LCC) en bedragen per jaar gemiddeld € 1,9 miljoen (inclusief BTW, prijspeil 2014). Voor de zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen wordt een bedrag van € 2,1 miljoen (inclusief BTW, prijspeil 2014) aangehouden.

De varianten met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal hebben hogere kosten voor beheer en onderhoud € 2,55 miljoen voor de noordvariant en € 2,75 miljoen voor de zuidvariant.

De jaarlijkse onderhoudskosten van het referentiealternatief bedragen 25 tot 30% van die van de zuidvariant. Uitgaande van 28% betekent dat de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud in het referentiealternatief € 588.000,- bedragen. Het verschil tussen het referentiealternatief en de projectvarianten is opgenomen als jaarlijkse onderhoudskosten.

Tabel 5.16 Overzicht van investeringskosten (in € miljoen, inclusief BTW, prijspeil 2014)

Kostenpost	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
Totaal (inclusief BTW)	€ 88,3 mln	€ 109,6 mln	€ 91,7 mln	€ 113 mln

#### *Bereikbaarheid: reistijdbaten*

Reistijdwinst is veruit de belangrijkste batenpost van investeringen in wegenprojecten. De resultaten van het verkeersmodel maken duidelijk dat de twee projectvarianten, de noordvariant en de zuidvariant, verkeerskundig niet verschillend presteren. De reistijdbaten komen voor de gelijkvloerse varianten in het GE-scenario uit op ruim € 13 miljoen per jaar. Voor de ongelijkvloerse varianten is dit € 10,7 miljoen per jaar. In het lage economische groeiscenario RC komen deze baten uit op respectievelijk € 6,5 miljoen per jaar en € 5,0 miljoen per jaar.

#### *Bereikbaarheid: betrouwbaarheid*

Een grotere betrouwbaarheid van de reistijd is het gevolg van minder of geheel niet optreden van verstoringen zoals congestie of incidenten. De economische waardering van de verbeterde betrouwbaarheid van de reistijd komt voor de gelijkvloerse varianten in het RC-scenario uit op € 819.400 per jaar. Voor de ongelijkvloerse varianten gaat het om € 621.357. Voor de gelijkvloerse varianten is in het GE-scenario een bedrag van € 1.651.059 per jaar opgenomen. Voor de ongelijkvloerse varianten gaat het om € 1.333.725 per jaar.

Met robuustheid drukken we uit in hoeverre de mogelijkheid aanwezig is om, bij incidenten of calamiteiten, gebruikt te kunnen blijven maken van het wegennet. Zijn er omleidingsroutes of kan het verkeer worden herverdeeld? Informatie hierover ontbreekt om dit effect adequaat te kunnen kwantificeren en te monetariseren. Het effect is dus niet opgenomen in de MKBA.

#### *Bereikbaarheid: Reiskosten*

De aanleg of uitbreiding van infrastructuur leidt tot veranderingen in afgelegde afstanden. Om de verandering van de reiskosten mee te nemen in een MKBA, is de afgelegde afstand in het referentiealternatief vergeleken met die in het projectalternatief (noord-/zuidvariant). Het verschil in afgelegde kilometers is vervolgens vermenigvuldigd met de variabele kosten voor personenauto's en vrachtauto's. De varianten leiden in beide economische scenario's tot minder afgelegde kilometers.

In tabel 5.17 zijn de verandering in reiskosten, in dit geval baten, opgenomen.

Tabel 5.17 Verandering variabele reiskosten varianten in Euro's per jaar in het GE-scenario (Prijspeil 2014)

	Gelijkvloerse varianten	Ongelijkvloerse varianten
GE-scenario	€ 846.168	€ 662.041
RC-scenario	€ 681.281	€ 531.036

#### Verkeersveiligheid

Op basis van veranderingen in verkeersprestatie en risicocijfers is een raming van het aantal dodelijke slachtoffers, ziekenhuisslachtoffers, et cetera gemaakt voor het referentiealternatief en de noord- en zuidvariant. Tabel 5.18 maakt duidelijk dat door de wegaanpassing de N35 Nijverdal - Wierden veiliger wordt en het aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk daalt. De jaarlijkse baten als gevolg van een verbeterde verkeersveiligheid zijn ruim € 3,5 miljoen.

Tabel 5.18 Jaarlijkse Baten als gevolg van verbeterde verkeersveiligheid (Prijspeil 2014)

	Referentie-alternatief	Project-varianten	Verschil	Waardering	Baten
Dodelijke slachtoffers	0,873	0,205	(0,668)	€ 2.994.272	€ 2.000.174
Ziekenhuis gewonden	6,114	1,432	(4,682)	€ 307.839	€ 1.441.300
Overige gewonden	15,722	3,683	(12,039)	€ 5698	€ 68.601
<b>Jaarlijkse veiligheidsbaten</b>					<b>€ 3.510.075</b>

De verkenning maakt duidelijk dat de ongelijkvloerse varianten leiden tot een extra verbetering van de verkeersveiligheid op de N35 ten opzichte van de gelijkvloerse varianten. Een vertaling hiervan in een verandering van het aantal slachtoffers in de ongelijkvloerse varianten is in deze studie niet gedaan. Als welvaartseffect zijn de jaarlijkse veiligheidsbaten van de gelijkvloerse varianten opgenomen voor de ongelijkvloerse (3,5 miljoen per jaar). Dit betekent dat voor de ongelijkvloerse varianten het effect van de verbeterde verkeersveiligheid mogelijk is onderschat.

#### Leefomgeving

In het kader van de verkenning is een Quick Scan voor geluid uitgevoerd naar de effecten van de noordvariant (*langs het spoor*) en de zuidvariant (*uitbreiding huidige N35*) met een gelijkvloerse oplossing in Nijverdal. Hieruit bleek dat het aantal geluidgehinderden bij de noordvariant en de zuidvariant iets toeneemt in het GE-scenario. Het aantal geluidgehinderden in het RC-scenario neemt bij de noordvariant iets af en bij de zuidvariant toe ten opzichte van het referentiealternatief. De verschillen tussen de beide varianten zijn met betrekking tot de totale aantallen relatief gering, waarbij wel wordt opgemerkt dat bij de zuidvariant er meer geluidgehinderden in de klasse 60 - 64 dB zijn. Het jaarlijks welvaartseffect per variant, per scenario, is weergegeven in tabel 5.19. Voor de varianten zijn de jaarlijkse welvaarteffecten positief.

Tabel 5.19 Jaarlijkse welvaarteffecten geluid gelijkvloerse varianten

	Noordvariant	Zuidvariant
GE-scenario	€ 3.936	€ 122
RC-scenario	€ 4.058	€ 1.038

Voor de noord- en zuidvariant met een ongelijkvloerse variant in Nijverdal is geen onderzoek gedaan naar de verandering van het aantal gehinderden.

Wel is in de verkenning in paragraaf 4.7.2, op basis van expert judgement, een schatting gemaakt van het effect. De verkenning concludeert dat de ongelijkvloerse varianten, in vergelijking met de gelijkvloerse varianten, niet leiden tot een lagere of grotere geluidsbelasting. De welvaartseffecten met betrekking tot geluid zijn voor de ongelijkvloerse varianten gelijk aan die van de gelijkvloerse varianten.

#### 5.4 Resultaat MKBA

Tabel 5.20 en tabel 5.21 geven een overzicht van alle kosten en batenposten van de noordvariant en zuidvariant met toepassing van respectievelijk een hoog en laag economisch groeiscenario.

Tabel 5.20 NCW Kosten en Baten (in € \* 1.000, incl. BTW, GE-scenario, prijspeil 2014)

Kosten	Noordvariant		Zuidvariant	
	Gelijkvloers	Ongelijkvloers	Gelijkvloers	Ongelijkvloers
Investerings	76.000	94.500	79.000	97.500
Kosten beheer en onderhoud	19.000	28.500	22.000	31.500
<b>Totale kosten</b>	<b>95.000</b>	<b>123.000</b>	<b>101.000</b>	<b>129.000</b>
Baten				
Reistijdbaten	232.500	187.500	232.500	187.500
Reiskosten	13.500	11.000	13.500	11.000
Betrouwbaarheid	29.000	23.500	29.000	23.500
Indirecte effecten	34.000	27.500	34.000	27.500
Accijnzen	85	1.500	85	1.500
Verkeersveiligheid	51.000	51.000	51.000	51.000
Geluid	57	57	2	2
<b>Totale baten</b>	<b>360.000</b>	<b>302.000</b>	<b>360.000</b>	<b>302.000</b>

Tabel 5.21 NCW Kosten en Baten (in € \* 1.000, incl. BTW, RC-scenario, prijspeil 2014)

Kosten	Noordvariant		Zuidvariant	
	Gelijkvloers	Ongelijkvloers	Gelijkvloers	Ongelijkvloers
Investerings	76.000	94.500	79.000	97.500
Kosten beheer en onderhoud	19.000	28.500	22.000	31.500
<b>Totale kosten</b>	<b>95.000</b>	<b>123.000</b>	<b>101.000</b>	<b>129.000</b>
Baten				
Reistijdbaten	102.000	77.000	102.000	77.000
Reiskosten	9.500	7.500	9.500	7.500
Betrouwbaarheid	12.500	9.500	12.500	9.500
Indirecte effecten	17.500	13.000	17.500	13.000
Accijnzen	85	1.500	85	1.500
Verkeersveiligheid	51.000	51.000	51.000	51.000
Geluid	59	59	15	15
<b>Totale baten</b>	<b>192.500</b>	<b>160.000</b>	<b>192.500</b>	<b>160.000</b>

De resultaten van de MKBA zoals NCW Saldo, Baten-kostenverhouding en interne rentevoet zijn opgenomen in tabel 5.22 en tabel 5.23.

Tabel 5.22 Resultaten MKBA (GE-scenario)

Klasse	Eenheid	Noordvariant		Zuidvariant	
		Gelijkvloers	Ongelijkvloers	Gelijkvloers	Ongelijkvloers
NCW Saldo	€ miljoen	265	179	259	173
Baten-kostenverhouding		3,79	2,46	3,57	2,34
Interne rentevoet	%	17,22	12,23	16,58	11,82

Tabel 5.23 Resultaten MKBA (RC-scenario)

Klasse	Eenheid	Noordvariant		Zuidvariant	
		Gelijkvloers	Ongelijkvloers	Gelijkvloers	Ongelijkvloers
NCW Saldo	€ miljoen	97	37	91	31
Baten-kostenverhouding		2,02	1,30	1,91	1,24
Interne rentevoet	%	11,16	7,32	10,64	6,98

Bij toepassing van het hoge economische groeiscenario zijn de baten van zowel de noord- als de zuidvariant hoger dan de kosten. Dit resulteert voor de gelijkvloerse noordvariant in een Netto Contante Waarde (NCW) van € 265 miljoen en een baten-kostenverhouding van 3,79. De ongelijkvloerse noordvariant heeft een NCW van € 179 miljoen en een baten-kostenverhouding van 2,46.

De gelijkvloerse zuidvariant heeft een Netto Contante Waarde van € 259 miljoen en een baten-kostenverhouding van 3,57, de ongelijkvloerse zuidvariant een NCW van € 173 miljoen en een baten-kostenverhouding van 2,34.

Volgens het afwegingskader in bijlage 2 zijn alle varianten voor het GE-scenario beoordeeld als positief omdat de baten-kostenverhouding hoger is dan 1,2.

Toepassing van het lage economisch groeiscenario leidt tot aanzienlijk lagere bereikbaarheidsbaten. Het gevolg is dat de NCW van het project bij de gelijkvloerse noordvariant € 97 miljoen is en de baten-kostenverhouding uitkomt op 2,02. Voor de ongelijkvloerse noordvariant komt de NCW uit op € 37 miljoen en een baten-kostenverhouding van 1,30.

Voor de gelijkvloerse zuidvariant leidt dit tot een NCW van € 91 miljoen en een baten-kostenverhouding van 1,91. De ongelijkvloerse zuidvariant scoort een NCW van € 31 miljoen en een batenkostenverhouding van 1,24.

Volgens het afwegingskader in bijlage 2 zijn alle varianten in het RC-scenario beoordeeld als positief omdat de baten-kostenverhouding hoger is dan 1,2.

## 6 Consultatie van de omgeving en besluiten stuurgroep

### 6.1 Consultatie omgeving

Belangenorganisaties op het gebied van milieu en economie en bewonersorganisaties langs het traject N35 tussen Nijverdal en Wierden hebben een rol gekregen in de verkenning N35 Nijverdal - Wierden. Gedurende de uitvoering van de verkenning zijn deze organisaties gevraagd om ideeën in te brengen en te reageren op conceptontwerpen. Er is gekozen voor deze vorm van participatie om te komen tot draagvlak voor een uitvoerbare, duurzaam veilige N35 die past in de ambitie van de initiatiefnemers voor de N35 en zicht te krijgen op de belangrijkste aandachtspunten voor de planuitwerkingsfase.

Op 23 mei 2011 is een algemene startbijeenkomst voor de N35 Nijverdal – Wierden georganiseerd waarin de wijze van participatie van de omgeving is afgestemd. Tijdens deze bijeenkomst is door de aanwezigen gevraagd om invulling te geven aan de QuickScan naar mogelijke andere alternatieven en de begrenzing van het zoekgebied (zie bijlage 5). Ook kon men zich op deze bijeenkomst opgeven voor een van de volgende drie “meedenktafels”:

- Een tafel voor economische organisaties: Het betreft vertegenwoordigers van o.a. (agrarische) bedrijven, belangenorganisaties voor bedrijven en businessclubs.
- Een tafel voor milieuorganisaties: Het betreft vertegenwoordigers van lokale en regionale natuur-, landschap- en/of milieuorganisaties.
- Een tafel voor bewonersorganisaties: Het betreft vertegenwoordigers van belangenverenigingen, bewonersgroepen en individuele bewoners.

Op verschillende momenten in de verkenning zijn meedenktafels georganiseerd. Deelname aan de meedenktafels houdt in dat de personen die zich hiervoor hebben aangemeld conceptontwerpen konden inzien en ideeën konden aandragen. Er is gekozen voor meedenktafels om alle belangenorganisaties op dezelfde manier van informatie te voorzien. De informatie uit de verschillende meedenktafels is onderling gedeeld met de andere meedenktafels. Tijdens de georganiseerde ‘meedenktafels’ zijn de algemene belangen en omgevingskenmerken geïnventariseerd en hebben de organisaties ideeën, vragen en opmerkingen aangedragen.

In tabel 6.24 is een overzicht van de participatiemomenten opgenomen.

Tabel 6.24 Overzicht participatiemomenten\*

Betreft	Datum
Informatieavond	Mei 2011
Meedenktafels Economische organisaties, Milieuorganisaties en Bewonersorganisaties	Juni 2011
Meedenktafels Economische organisaties, Milieuorganisaties en Bewonersorganisaties	Oktober 2011
Meedenktafels Economische organisaties, Milieuorganisaties en Bewonersorganisaties	Januari 2012
Informatiebijeenkomst algemene terugkoppeling meedenktafels	Juni 2012
Informatiebijeenkomst N35 Nijverdal – Wierden, terugkoppeling van de door de stuurgroep gekozen oplossing (zuidvariant) voor het afronden van de verkenning	Juli 2012
Individuele gesprekken direct betrokkenen	December 2012
Informatiebijeenkomst terugkoppeling meedenktafels en direct betrokkenen	December 2012
Presentatie van de noordvariant door de Stichting Bewonersbelangen N35 Wierden aan de stuurgroep.	Januari 2013



Betreft	Datum
Overleg Milieuorganisaties, Bewonersorganisaties en Vitens.	Maart 2013
Overleg Milieuorganisaties, Bewonersorganisaties en Vitens.	Mei 2013
Terugkoppeling van de door de stuurgroep gekozen oplossing voor het afronden van de verkenning met een noordvariant naast de zuidvariant.	Juli 2013
Inloopavond voor direct betrokkenen van de noord- en zuidvariant, ontwerpen getoond	Maart 2014
Informatieavond over resultaten verkenning voor noord- en zuidvariant (gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal)	Juni 2014
Informatieavond voor direct aanwonenden ongelijkvloerse kruisingen Nijverdal, ontwerpen ongelijkvloerse aansluiting in Nijverdal getoond	September 2014

\*Daarnaast zijn er ook losse contactmomenten geweest.

### *Meedenktafels*

Bij de eerste serie meedenktafels in juni 2011 is ingegaan op de invulling van de participatie en zijn de nodige gebiedskenmerken aangedragen. De tweede serie meedenktafels was in oktober 2011 waarin de tracés 1 en 2 zijn voorgelegd. Vanwege de aanpassing van deze tracés om het waterwingebied bij Wierden zo veel mogelijk te sparen, zijn de aangepaste tracés opnieuw voorgelegd in januari 2012.

In juni 2012 is, voorafgaand aan een bijeenkomst met de stuurgroep, een terugkoppeling gegeven aan de meedenktafels over de stand van zaken met betrekking tot de verkenning. Vervolgens is in juli 2012 in een brede bijeenkomst door Rijkswaterstaat georganiseerd waarin aan de meedenktafels een toelichting is gegeven op de keuze van de stuurgroep (juni 2012) over de in de verkenning uit te werken oplossing waarbij de bestaande N35 wordt aangepast (zuidvariant). In december 2012 is er een bijeenkomst geweest over de uitwerking van de voorgestelde voorkeursvariant aan alle meedenkers en directe betrokkenen.

Er zijn in 2012 57 gedocumenteerde ideeën, vragen en opmerkingen aangedragen gedurende alle meedenkbijeenkomsten. Een groot aantal is meegenomen in de verkenning of wordt meegenomen in de planuitwerkingsfase. Bepaalde voorstellen kunnen echter niet worden uitgevoerd. De inbreng en wat er mee is gedaan, is samengevat in het boekje "Oogst meedenktafels Verkenning N35 Nijverdal - Wierden" [10].

### *Overige contacten*

Naast de meedenktafels die in 2011 en 2012 zijn georganiseerd, is er nog een groot aantal bilaterale contacten geweest met bewoners en belangenorganisaties. Voor de bewoners van de Ten Catweg en omgeving zijn overleggen georganiseerd met de wethouder van Wierden en Vitens. Door de businessclub Hellendoorn-Nijverdal is een alternatieve oplossing ingebracht. Deze oplossing is nader onderzocht en blijkt vanwege verkeerskundige en financiële redenen niet haalbaar te zijn. Dit is in een gesprek en per brief nader toegelicht.

Daarnaast hebben tientallen 'keukentafelgesprekken' plaatsgevonden. Onderwerpen waren onder andere toelichting op mogelijke tracés en consequenties hiervan, mogelijkheden voor compensatie waterwinning, et cetera.

*Alternatieve oplossing (noordvariant)*

In januari 2013 is door de Stichting Bewonersbelangen N35 Wierden i.o. een alternatieve oplossing ingebracht langs het spoor, welke ook door een deel van het waterwingebied gaat.

De stuurgroep heeft in maart 2013 toegezegd de haalbaarheid van deze oplossing nader te onderzoeken en in juni 2013 besloten om deze oplossing ook in de verkenning mee te nemen. Vanwege de ligging van het tracé door het waterwingebied zijn Vitens en de provincie Overijssel daarbij betrokken. Vervolgens heeft de stuurgroep in juli 2013 een terugkoppeling gegeven op de keuze van de stuurgroep: de verkenning wordt uitgebreid met een oplossing langs het spoor (noordvariant), naast de verbreding van de bestaande N35 (zuidvariant).

In maart 2014 is een inloopavond georganiseerd waar direct betrokkenen en meedenkers de ontwerpen konden zien van de noord- en zuidvariant (met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal). Van de noordvariant zijn toen twee aansluitingsvormen gepresenteerd voor de aansluiting Wierden-West, een Haarlemmermeeraansluiting en een halve Haarlemmermeer met een kwart klaverblad. De stuurgroep heeft op deze manier de meningen kunnen peilen om dit mee te nemen in de keuze tussen de twee aansluitvormen voor de aansluiting Wierden-West. In juni 2014 is vervolgens een informatieavond gehouden om de effecten van de noord- en zuidvariant te laten zien en het draagvlak voor beide varianten te peilen. De stuurgroep is daarna in juli 2014 bij elkaar geweest om een keuze te maken voor de noordvariant (bij het spoor) of zuidvariant (bij de bestaande weg) van de N35 Nijverdal-Wierden. In dit overleg heeft de stuurgroep een voorlopige voorkeur uitgesproken voor de noordvariant. De verschillen tussen de noord- en zuidvariant zijn klein, maar het grotere draagvlak onder bewoners voor de noordvariant was voor de stuurgroep een belangrijk argument.

De gemeente Hellendoorn heeft in april 2014 ontwerpen van de ongelijkvloerse aansluitingen cq. kruisingen in Nijverdal getoond aan direct aanwonenden van deze kruisingen. Deze ontwerpen waren het resultaat van het onderzoek dat door de gemeente en provincie is uitgevoerd. In september 2014 is door RWS een inloopavond georganiseerd voor direct aanwonenden. Hier is het ontwerp getoond van de ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal, zoals deze in het ontwerp van de noord- en zuidvariant is opgenomen.

## **6.2 Bestuur en politiek**

De voorbereiding van de bestuurlijke besluitvorming, tussentijdse beleidsmatige keuzes en afstemming met het Combiplan Nijverdal vinden plaats in een Stuurgroep waarin vertegenwoordigers deelnemen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Overijssel, de Regio Twente, de gemeenten Hellendoorn en Wierden en de wegbeheerder Rijkswaterstaat. De stuurgroep is tot de besluitvormingsfase negen keer bijeen geweest. De voorbereiding van de overleggen van de stuurgroep vindt maandelijks plaats in een ambtelijke begeleidingsgroep (ABG) waarin ambtelijke vertegenwoordigers van dezelfde organisaties zitting hebben.

In de verkenningfase heeft de stuurgroep N35 Nijverdalen - Wierden een aantal besluiten genomen, de voornaamste zijn:

- Juni 2011
  - Aansluiting Wierden-west bij de rotonde Nijverdalsestraat/Looweg aansluiten op het lokale wegennet. De 3<sup>e</sup> Esweg ter hoogte van de woningen verkeersluw.
- November 2011:
  - de verbinding Schapendijk/Westerveenweg wordt vervangen door een fietsviaduct naast het eoduct;
  - de kruising Dwarsdijk vervalt. De Dwarsdijk zal worden ontsloten door een noordelijke parallelweg;
  - ter hoogte van de Nottermorsweg/Vossenbosweg wordt de bestaande onderdoorgang onder het spoor gehandhaafd en er komt een viaduct over de N35;
  - het besluit dat de tracés het waterwingebied Wierden niet mogen doorsnijden en daarop dienen te worden aangepast.
  - Het uitvoeren van een VE studie naar mogelijke andere opties in verband met de verwachte overschrijding van het budget.
- Februari 2012:
  - Een ongelijkvloerse aansluiting bij de Nijverdalsestraat in Wierden (Wierden-west), aan de noordzijde van de N35 in de vorm van een halve Haarlemmermeer en aan de zuidzijde in de vorm van een kwart klaverblad, die via een verbindingsweg aansluit op de Nijverdalsestraat.
- Juni 2012:
  - Het besluit om de laatste fase van de verkenning toe te spitsen op één variant. Deze variant komt grotendeels overeen met het uitgangsontwerp: een stroomweg met 2x2 rijstroken en een maximum snelheid van 100 km per uur. De uiteinden van het tracé wijken af. Bij Nijverdalen, in de overgang naar de combitunnel, zijn twee gelijkvloerse kruispunten voorzien in plaats van ongelijkvloerse aansluitingen, verbonden door een wegvak met 2x2 rijstroken en een maximum snelheid van 80 km/uur. De wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp waren nodig om de geschatte kosten in overeenstemming te brengen met het beschikbare budget. Wel heeft de stuurgroep aangegeven dat eerst nog enkele overgebleven vragen beantwoord moeten worden over de meerkosten voordat een ongelijkvloerse aansluiting op de N35 in Nijverdalen definitief als op dit moment niet haalbaar wordt bestempeld. De stuurgroep heeft verder als voorwaarde gesteld dat in het ontwerp ruimte wordt gereserveerd zodat toevoeging van één of beide oorspronkelijk geplande ongelijkvloerse aansluitingen bij Nijverdalen en een verhoging van de maximum snelheid tot 100 km per uur op dit wegvak te allen tijde mogelijk blijft. Het Combiplan legt 2x1 rijstrook aan, maar deze zijn tussen de Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel voorbereid op 2x2 rijstroken, 100 km/uur zodat deze toekomstvast is. In de uitvoering van de N35 Nijverdalen - Wierden wordt het wegvak tussen de Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel 2x2 rijstroken, 80 km/uur en ten oosten van de Burgemeester H. Boersingel 2x2 rijstroken, 100 km/uur. In juli 2012 is voor de gemeenteraden en de statenleden een toelichting gegeven op de keuze van de stuurgroep (juni 2012) over de in de verkenning uit te werken voorkeursvariant.

- Maart 2013:
  - De stuurgroep heeft toegezegd om de haalbaarheid van de in januari 2013 door de Stichting Bewonersbelangen N35 Wierden aangedragen variant door het waterwingebied nader te onderzoeken.
- Juli 2013:
  - Het besluit om in de verkenning te verlengen en de variant van de Stichting Bewonersbelangen N35 Wierden door het waterwingebied, langs de zuidzijde van de spoorlijn Zwolle-Wierden en met twee gelijkvloerse kruisingen in Nijverdal en een ongelijkvloerse aansluiting bij Wierden-West (noordvariant) uit te werken op hetzelfde niveau als de variant waarbij de bestaande N35 wordt aangepast (zuidvariant). Bij de uitwerking van de noordvariant dient de omgeving (direct betrokkenen, Stichting Bewonersbelangen N35 Wierden, Vitens en meedenktafels) betrokken te worden. Na het afronden van de verkenning wordt de keuze gemaakt tussen de noord- en zuidvariant op basis van technische en financiële haalbaarheid en impact.
  - De regio meldt dat zij buiten en parallel aan de verkenning nogmaals de haalbaarheid van een ongelijkvloerse aansluiting in Nijverdal te gaan onderzoeken.
- November 2013:
  - De stuurgroep stelt het afwegingskader voor de keuze tussen de noord- en de zuidvariant vast.
- Maart 2014:
  - In het geval van een keuze voor de noordvariant, wordt de aansluiting Wierden-West uitgevoerd in de vorm van een Haarlemmermeeraansluiting: een compacte aansluiting met een nieuw viaduct, dat aansluit op de Nijverdalsestraat/Haarkampsweg.
  - De verkenning naar de aanpak van de Rijksweg N35 Nijverdal-Wierden wordt uitgebreid met een variant waarbij er twee ongelijkvloerse kruisingen komen in Nijverdal. Het gaat om de aanleg van een viaduct bij de Baron van Sternbachlaan zonder toe- en afritten en een ongelijkvloerse aansluiting Nijverdal-Oost/t Lochter met toe- en afritten bij de Burgemeester H. Boersingel.
- Juli 2014:
  - De stuurgroep heeft een voorlopige voorkeur uitgesproken voor de noordvariant. De stuurgroep geeft nog geen definitief advies aan de minister van Infrastructuur & Milieu. Dit omdat de provincie de gevolgen van de gedeeltelijke verplaatsing van de waterwinning op een aantal punten nog verder met waterbedrijf Vitens moet afstemmen. Daarnaast wordt, naar aanleiding van het besluit in maart 2014, de verkenning aangevuld met twee varianten waarin een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal is opgenomen in de noord- en zuidvariant. In het najaar wil de stuurgroep een definitief advies voor de minister opstellen over de keuze voor de noord- of zuidvariant van de weg en voor wel of geen ongelijkvloerse kruisingen in Nijverdal.

### 6.3 Conclusie

Oorspronkelijk was het de ambitie dat vanuit de economische organisaties, de milieuorganisaties en de bewoners op basis van de twee ruimtelijke tracés een advies zou worden gegeven over de voor te stellen voorkeursvariant. Dit om te komen tot een gedragen oplossing. Toen er gaandeweg de verkenning sprake was van nog maar één tracé is dit gewijzigd in consultatie en informatie.

De consultatierondes hebben inzicht gegeven in mogelijke varianten, in de heersende inzichten, belangen en draagvlak in de omgeving. Daarnaast is input gegeven voor de verkenning dan wel voor het vervolg (de planuitwerkingsfase).

Rijkswaterstaat heeft gedurende de verkenning veel bruikbare suggesties ontvangen: op de informatiebijeenkomsten, bij de meedenktafels en tijdens bilaterale contacten.

Mede door inbreng van de Stichting bewonersbelangen N35 Wierden heeft de stuurgroep in juli 2013 het besluit genomen om een noord- en een zuidvariant uit te werken in de verkenning. Er is gekozen om het concept-ontwerp van de noordvariant aan de direct betrokkenen te tonen. Dit is gedaan om het mogelijk te maken deze variant verder te optimaliseren en het draagvlak van beide varianten te peilen. Ook de concept-ontwerpen van een ongelijkvloerse uitvoering van de Baron van Sternbachlaan en de ongelijkvloerse aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) zijn aan de direct betrokkenen getoond.

## 7 Conclusies

Aan de hand van onder andere de onderzoeksresultaten, de opmerkingen van de meedenktafels en de uitkomst van de brede meedenkbijeenkomst van juli 2012 zal de Minister van Infrastructuur en Milieu een besluit nemen over de voorkeursvariant. Dit gebeurt in overleg met de betrokken bestuurders uit de regio. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies voor de criteria Technische haalbaarheid, Financiële haalbaarheid, Impact en MKBA samengevat.

### 7.1 Samenvatting resultaten

In het verkenningenrapport zijn, op basis van expert judgement, de naar verwachting onderscheidende effecten onderzocht van de noord- en de zuidvariant (beiden met een gelijkvloerse en ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal). De effecten zijn beschreven voor de situatie na aanleg en vergeleken met de referentiesituatie. In tabel 7.25 zijn de effecten samengevat. Na de tabel volgt een toelichting op de effectscores per (milieu)aspect. De criteria en subcriteria zijn onderling niet gewogen. Een eventuele onderlinge weging ten behoeve van de besluitvorming zal door de stuurgroep plaatsvinden.

Tabel 7.25 Effectbeoordeling

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
<b>Criterium Technische Haalbaarheid</b>					
<b>Verkeersveiligheid</b>					
Kans op ongevallen	0	++	+++	++	+++
Weginrichting	0	+	++	+	++
<b>Bereikbaarheid</b>					
Verkeersafwikkeling	0	+	+	+	+
<b>Natuur</b>					
Aantasting beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en EHS) en beschermde soorten (zonder mitigerende maatregelen)	0	--	---	--	--
<b>Water</b>					
Grondwaterbeschermingsgebied en waterwingebied	0	-	-	0	0
<b>Landschap</b>					
Beïnvloeding landschappelijke waarden (zonder mitigerende maatregelen)	0	--	---	-	--
Ruimtelijke kwaliteit	0	0	-	--	--
<b>Criterium Financiële haalbaarheid</b>					
<b>Kostenraming</b>					
Aanlegkosten (miljoen euro)	0	78 - 99 (88,3)	92 - 128 (109,6)	77 - 105 (91,7)	98 - 126 (113)

Subcriterium	Ref.	Noordvariant (langs spoor)		Zuidvariant (langs N35)	
		met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal	met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
LCC	0	-	--	-	--
<b>Criterion Impact</b>					
<b>Ruimtebeslag</b>					
Aantal aan te kopen woningen/bedrijven	0	-	-	--	--
Aan te kopen hectares	0	--	--	--	--
<b>Geluidbelasting</b> (zonder mitigerende maatregelen)	0	-	-	--	--
<b>Criterion MKBA</b>					
<b>MKBA</b>					
MKBA-score	0	++	++	++	++

### 7.1.1

#### *Technische haalbaarheid*

Uit de beoordeling kan worden opgemaakt dat er ten aanzien van verkeersveiligheid en bereikbaarheid in alle varianten sprake is van een duidelijke verbetering. De varianten met een ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal zijn daarbij positiever beoordeeld dan de varianten met een gelijkvloerse uitvoering in Nijverdal.

Vanuit natuur en landschap worden in de varianten negatieve effecten verwacht, waarvoor mogelijk mitigerende en/of compenserende maatregelen noodzakelijk zijn waarmee deze effecten (deels) worden opgeheven. De varianten met een ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal zijn daarbij negatiever beoordeeld dan de varianten met een gelijkvloerse uitvoering in Nijverdal.

Vanuit water is daarnaast de noordvariant vanwege de doorsnijding van het waterwingebied licht negatief beoordeeld, de zuidvariant is neutraal beoordeeld. Voor de noordvariant is compensatie van een reserveputlocatie vereist. Het onderzochte criterium wordt niet beïnvloedt door de wijze van uitvoering in Nijverdal (gelijkvloers danwel ongelijkvloers).

De noordvariant is, uitgezonderd het ruimtebeslag op woningen/bedrijven, ruimtelijke kwaliteit en geluid, negatiever beoordeeld dan de zuidvariant. De uitvoeringsvorm gelijkvloers danwel ongelijkvloers in Nijverdal laat, zoals hiervoor beschreven, onderscheid zien in de effecten voor de aspecten verkeersveiligheid, natuur, landschap en kosten.

Onderstaand volgt een korte toelichting op de effecten per milieuaspect.

#### *Verkeersveiligheid*

Door de aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden neemt de kans op ongevallen bij alle varianten af. Met name de gescheiden rijbanen, de aanleg van parallelwegen, het vervallen van gelijkvloerse oversteken (c.q. de oversteken ongelijkvloers maken), de aanleg van de ongelijkvloerse aansluitingen Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) en Wierden-West en een brede obstakelvrije berm hebben een positieve invloed op de verkeersveiligheid. Naar verwachting zal het risicocijfer bij alle varianten een factor 5 tot 7 lager zijn dan in de referentiesituatie.

Aangezien de N35 Nijverdal – Wierden bij alle varianten een vrijwel gelijke inrichting en lengte kent, is het verwachte ongefallenbeeld bij de varianten vergelijkbaar. Het ongefallenbeeld van de varianten met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal scoort wat beter, omdat de kans op ongevallen op de opgeheven gelijkvloerse kruispunten afneemt. Ditzelfde geldt voor de EuroRAP-score. Bij de varianten zal de N35 Nijverdal - Wierden overal een score van minimaal 3 sterren hebben.

Ten aanzien van de weginrichting zijn de vormgeving van de aansluiting Wierden-West en het gelijk- of ongelijkvloers uitvoeren van de kruispunten met de Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel de belangrijkste verschillen tussen de varianten. De varianten met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal zijn daarbij positiever beoordeeld dan de varianten met gelijkvloerse kruispunten, omdat deze vormgeving beter aansluit bij de inrichting van het overige deel van de N35 Nijverdal – Wierden (stroomweg met 2x2 rijstroken).

#### *Bereikbaarheid*

De varianten zijn niet onderscheidend; alle varianten leiden tot een verbetering van de verkeersafwikkeling. Er zal geen vertraging optreden op de wegvakken van de N35 Nijverdal – Wierden, wel zullen er beperkte wachttijden blijven bij de verkeerslichten in Nijverdal bij de varianten waarin de kruispunten met de Baron van Sternbachlaan en Burgemeester H. Boersingel gelijkvloers blijven. Daarentegen leiden de varianten met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal ertoe dat het verkeer van en naar Nijverdal langer op het onderliggend wegennet moet rijden.

#### *Natuur*

##### Beschermde natuurgebieden, Natura 2000

De varianten doorsnijden het Natura 2000-gebied het Wierdense Veld niet, waardoor er geen sprake is van ruimtebeslag. Voor het Wierdense Veld zijn uitsluitend habitattypen aangewezen en geen habitatsoorten die gevoelig kunnen zijn voor verstoring. Significante effecten van verstoring door geluid en licht worden daarom uitgesloten. Op grond van de factor stikstofdepositie kan voor de noord- én de zuidvariant (en voor zowel de gelijkvloerse als ongelijkvloerse variant) niet op voorhand worden uitgesloten dat de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied Wierdense Veld als gevolg van het project negatief worden beïnvloed. Significante negatieve effecten kunnen daarom niet worden uitgesloten. Er kan worden beredeneerd dat de zuidvariant wat betreft stikstofdepositie iets voordeliger is dan de noordvariant, omdat het tracédeel van Westerveenweg/ Schapendijk tot aansluiting Wierden-West voor de zuidvariant verder van het Wierdense Veld ligt dan de noordvariant. Het verschil zal echter minimaal zijn en mogelijk niet eens met modelberekeningen zichtbaar gemaakt kunnen worden, vanwege de verwachte lage depositiewaarden (ervaringen met modelberekeningen met vergelijkbare verkeerscijfers), de overheersende windrichting (zuidwest), de locatie waar het tracé van de noord- en zuidvariant werkelijk van elkaar verschilt (ten zuidoosten van het Natura 2000-gebied) en de beperkte afstand (circa 0-200 meter) tussen de varianten. Het verschil tussen de gelijkvloerse en ongelijkvloerse variant (binnen de noord- of zuidvariant) is mogelijk groter. Dit wordt vooral veroorzaakt door de hogere maximumsnelheid bij de ongelijkvloerse variant (100 km/uur) ten opzichte van de gelijkvloerse variant (80 km/uur). Het verschil tussen de varianten voor de beoordeling van de effecten van stikstofdepositie voor Natura 2000-gebied wordt zo klein geacht dat het zich niet uit in de beoordeling.



Op voorhand is voor de varianten niet te zeggen of (significant) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebied Wierdense Veld zijn uit te sluiten. Om effecten te kunnen uitsluiten, zullen in de planuitwerkingsfase berekeningen van de voorkeursvariant moeten worden uitgevoerd ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling, door middel van een voortoets en eventueel ook een passende beoordeling.

#### Beschermde natuurgebieden, EHS

Voor alle varianten geldt dat er een risico op negatieve effecten is op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS door ruimtebeslag en mogelijk door toenames van geluidbelasting, verlichting en stikstofdepositie. Als gevolg van de gelijkvloerse en ongelijkvloerse variant is er een verschil in ruimtebeslag op de EHS. Dit wordt veroorzaakt door het ruimtebeslag van de Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel). Hierdoor gaat er bij de ongelijkvloerse variant voor zowel de noord- als zuidvariant meer EHS verloren dan bij de noord- en zuidvariant met twee gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal. In de planuitwerkingsfase dienen de effecten op de EHS en de aanwezige waarden gedetailleerder in beeld gebracht te worden, zodat ook de noodzaak tot het nemen van maatregelen en de omvang daarvan te kunnen bepalen. Naast oppervlakteverlies door ruimtebeslag gaat het hierbij ook om geluid en stikstofdepositie alsmede effecten door verlichting.

#### Beschermde soorten

Binnen het plangebied komen streng beschermde soorten voor in verschillende leefgebieden, gebouwen en bomen. Voor de varianten kunnen effecten op streng beschermde soorten niet worden uitgesloten.

Flora en ongewervelden (zoals dagvlinders en libellen) spelen een ondergeschikte rol in de afweging voor een tracékeuze, aangezien er geen strikt beschermde soorten (Flora- en faunawet Tabel 2/3) zijn aangetroffen.

Er kunnen incidenteel wel strikt beschermde vissen, amfibieën en reptielen (Flora- en faunawet Tabel 2/3) in het plangebied voorkomen, maar dit is niet onderscheidend voor de varianten. Ook soorten van Flora- en faunawet Tabel 1, die wel zijn aangetroffen in het plangebied, zijn niet onderscheidend voor de varianten. Er kunnen incidenteel wel strikt beschermde soorten zoogdieren (Flora- en faunawet Tabel 2/3) in het plangebied voorkomen, bijvoorbeeld das die in het verleden wel in het gebied is waargenomen, maar dit is niet onderscheidend voor de varianten. Ook soorten van Flora- en faunawet Tabel 1 (egel, gewone bosspitsmuis, haas en konijn), die wel zijn aangetroffen in het plangebied, zijn niet onderscheidend voor de varianten.

De varianten verschillen van elkaar op aanwezige soorten vogels en vleermuizen:

- *Vogels*: Bij alle varianten gaat bij de aanpassing van aansluiting Wierden-West bebouwing verloren waar nesten van huismus (categorie 2, jaarrond beschermd nest) en boerenzwaluw (categorie 5, niet jaarrond beschermd) aanwezig zijn. Bij de noordvariant komt daar nog een locatie met huismus bij ten noordwesten van de huidige aansluiting, bij de zuidvariant een locatie met huismus nabij het nieuwe viaduct Nottermorsweg/ Vossenbosweg. Bij de noordvariant is er verder sprake van fysieke aantasting en verstoring van een verblijfplaats van de grauwe vliegenvanger (categorie 5, niet jaarrond beschermd) en het leefgebied van een steenuil (categorie 1, jaarrond beschermd nest). Hier is de zuidvariant minder negatief dan de noordvariant.

De ongelijkvloerse variant in Nijverdal zorgt als gevolg van de Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) daarnaast voor meer ruimtebeslag op leefgebied en gebieden met potentie voor jaarrond beschermde nesten dan de gelijkvloerse variant in Nijverdal.

- *Vleermuizen*: Bij alle varianten heeft de aanpassing van aansluiting Wierden-West te maken met foerageergebied van laatvlieger en gewone dwergvleermuis. Bij de noordvariant komt daar nog foerageergebied van franjestaart bij. Bij de kruising met de spoorlijn Wierden-Rijssen hebben alle varianten te maken met een vliegroue van laatvlieger en gewone dwergvleermuis. De vastgestelde kolonie wordt bij alle varianten ontzien. Voor de varianten is de kans op het treffen van verblijfplaatsen ongeveer gelijk, maar met name de noordvariant komt door een gebied met veel baltsende exemplaren. Hier lijkt de zuidvariant iets minder negatief dan de noordvariant. De ongelijkvloerse variant in Nijverdal zorgt als gevolg van de Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) daarnaast voor meer ruimtebeslag op foerageergebied van laatvlieger en gewone dwergvleermuis dan de gelijkvloerse variant in Nijverdal.

#### *Water*

Alle varianten doorsnijden het grondwaterbeschermingsgebied. Alleen de noordvariant (met gelijkvloerse danwel ongelijkvloerse uitvoering van de kruispunten in Nijverdal) doorsnijdt ook het waterwingebied. Als gevolg hiervan moeten één toekomstige (reserve) putlocatie en één bestaande putlocatie (WD1978-39) als verloren worden beschouwd. Echter, de huidige situatie kan voor de bestaande put worden hersteld door 30 m naar het noorden een nieuwe putlocatie te ontwikkelen [14]. Door de doorsnijding wordt het waterwingebied versnipperd en komt één reserveputlocatie aan de zuidzijde van de nieuwe N35 geïsoleerd te liggen. In beide gevallen is er geen invloed op de huidige wincapaciteit van drinkwaterwinning Wierden. Het verkleinen van het oppervlak waterwingebied en het vervallen van één reservelocatie moet worden gecompenseerd om de bedrijfsvoering van Vitens te kunnen garanderen. Daarnaast zijn kosten gemoeid met het verplaatsen van de vervallen put (WD1987-39). Deze beoordeling valt niet onder het aspect water, maar is meegenomen bij het aspect kostenraming. Voor de noordvariant is tevens een (beperkte) maatregel nodig om de waterkwaliteit binnen de grenzen van het waterwingebied veilig te stellen: een voorziening om het water dat van de weg afstroomt op te vangen en af te voeren. Hierop scoort de noordvariant op het gebied van water slechter dan de zuidvariant. De uitvoering in Nijverdal (gelijkvloers of ongelijkvloers) maakt daarbij geen verschil. In de huidige situatie ontbreken goede voorzieningen om vervuild water af te voeren in het grondwaterbeschermingsgebied. Indien het water dat van de weg afstroomt wordt afgevoerd tot buiten het grondwaterbeschermingsgebied treedt een verbetering op ten opzichte van de referentiesituatie.

#### *Landschap*

##### Beïnvloeding landschappelijke waarden

Doordat de verbreding bij de zuidvariant, ten oosten van de Schapendijk / Westerveenweg, voor een groot deel plaatsvindt op het bestaande tracé, is de beïnvloeding van de landschappelijke waarden in deze varianten beperkter dan in de noordvariant.

Tussen de noord- en zuidvariant is de aantasting van het bosperceel ter hoogte van de Oude Tolweg het belangrijkste verschil: De noordvariant doorkruist het bosperceel waardoor circa 1/3 van het areaal verdwijnt en wordt versnipperd. De zuidvariant concentreert zich langs de huidige N35 waardoor de aantasting tot een minimum beperkt blijft.

Daarnaast wordt de es ten oosten van de Ten Catweg bij de noordvariant licht aangetast en in zuidvariant minder herkenbaar als ruimtelijke open eenheid doordat deze deels bedekt wordt door de aansluiting Wierden-West.

Bij de noordvariant is daardoor sprake van een duidelijke verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie en ten opzichte van de zuidvariant.

Voor het traject ten westen van de Schapendijk / Westerveenweg zit de nuance in het al dan niet verhoogd aanleggen van de kruisingen.

Ongelijkvloerse kruisingen hebben meer ruimte nodig, met name door de toe- en afritten. Hierdoor wordt een groot deel van het bosperceel aan de noordzijde van de N35, ter hoogte van het Wierdenseveld, doorkruist en daarmee verder versnipperd.

#### Ruimtelijke kwaliteit

Bij de noordvariant, ten oosten van de Schapendijk / Westerveenweg wordt de N35 deels gebundeld met het tracé van de spoorlijn. Hoewel dit extra ruimte in beslag neemt vanwege de aanleg van een nieuwe weg, wordt de huidige N35 afgewaardeerd en de bestaande zuidelijke parallelweg ingericht als zuidelijke parallelweg. De verkeersintensiteit wordt verplaatst, verder bij de woningen vandaan, hetgeen de ruimtelijke kwaliteit en beleving voor de direct aanwonenden vergroot. Doordat de huidige N35 wordt afgewaardeerd en er alleen een zuidelijke parallelweg blijft, wordt de barrièrewerking van de huidige N35 drastisch vermindert. De ligging direct langs het spoor maakt ook dat er geen ingewikkelde constructie nodig is, slechts het verlengen van de tunnel, om de verbinding tussen de Vossenbosweg en de Nottermorsweg te behouden.

De Haarlemmermeeraansluiting Wierden-West beperkt het extra ruimtebeslag wat positiever beoordeeld is dan de zuidvariant waarbij wordt uitgegaan van een kwart klaverblad.

In de zuidvariant voor het traject ten oosten van de Schapendijk / Westerveenweg, concentreert de verbreding zich juist rond de huidige N35. Hierdoor is het extra ruimtebeslag van de weg, door het verbreden en het aanleggen van parallelwegen, beperkt. Hoewel de aanwonenden verkeersgeluid gewend zijn, wordt de intensiteit zowel in beeld als in aantal bewegingen groter. Dit is een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie en de noordvariant.

De gekozen uitvoering van het viaduct Nottermorsweg/Vossenbosweg als ook de aansluiting Wierden-West nemen meer ruimte in beslag naast het tracé van de weg dan de uitwerking in de noordvariant. De grondlichamen van het viaduct Nottermorsweg/Vossenbosweg tasten de beperkte open ruimte tussen de nieuwe N35 en de huidige N35 aan en het relatief kleinschalige landschap ten zuiden van de N35. Door de beperkte ruimte is gekozen voor een overkluizing die niet in het verlengde ligt van de Nottermorsweg en de Vossenbosweg. Het beeld van het viaduct met de daarbij horende grondlichamen werkt verstoring op de ruimtelijke beleving op dat deel van de weg. Het zicht op het landschap wordt namelijk ontnomen. Dit aspect wordt negatief beoordeeld.

De uitwerking van een kwart klaverblad om de aansluiting op Wierden-West te realiseren, neemt ook relatief veel ruimte in beslag ten zuiden van de huidige N35. Hiermee tast de aansluiting Wierden-West het kleinschalige, meer gewaardeerde, landschap ten zuiden van de N35 aan. Daarbij blijven er grote nietszeggende binnen ruimtes tussen de wegen over. Door de aansluiting in relatief hoog gelegen en open gebied wordt niet alleen de landschappelijke waarden aangetast maar heeft het ook effect op de ruimtelijke kwaliteit van het kleinschalige landschap ten zuiden van de N35. Hoewel de noordvariant geen gebruik maakt van het bestaande tracé zorgt de uitwerking voor een rustiger wegbeeld en meer kansen voor het behouden en/of versterken van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse.

Voor het traject ten westen van de Schapendijk / Westerveenweg zit de nuance in het al dan niet verhoogd aanleggen van de kruisingen. Ongelijkvloerse kruisingen hebben meer ruimte nodig, met name door de toe- en afritten. Feitelijk is de beschikbare ruimte te beperkt voor een zorgvuldige inpassing van de kruisingen. Het viaduct bij de Baron van Sternbachlaan overlapt voor een deel met het fraai vormgegeven viaduct van het spoor. Beide viaducten gaan hierdoor visueel de concurrentie aan. Voor de kruising bij Burgemeester H. Boersingel wordt een deel van de retentiezone, van 't Lochter, benut en doorkruist de afrit bijna het volledige bosperceel aan de noordzijde. Feitelijk is de beschikbare ruimte voor een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van ongelijkvloerse kruisingen te beperkt.

Uit bovenstaande volgt dat de varianten niet tot onoverkomelijke knelpunten leiden. Mogelijk moeten er mitigerende en/of compenserende maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen worden bepaald in de planuitwerkingsfase.

#### 7.1.2 *Financiële haalbaarheid*

Rekening houdend met onzekerheden (m.b.t. afwijkingen op hoeveelheden, prijzen en optredende risico's) ligt de middenwaarde van de noordvariant (gelijkvloerse en ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal) lager dan die van de zuidvariant (gelijkvloerse en ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal). Alle varianten zijn positief (++) beoordeeld ten opzichte van het beschikbare budget van € 100 miljoen voor de varianten met twee gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal en € 123 miljoen voor de varianten met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal. Het kostenverschil tussen de noord- en de zuidvariant (beiden met gelijkvloerse danwel ongelijkvloerse uitvoering in Nijverdal) is niet direct te ontlenen aan de bedragen genoemd in tabel 7.25. De verschillen in de kosten hangen o.a. samen met verschillen tussen de varianten in aan te leggen cq aan te passen kunstwerken, hergebruik bestaande N35 en/of zuidelijke parallelweg, compensatie waterwingebied en aansluiting Wierden-West.

In het kader van Life Cycle Cost (LCC) zijn van de vier varianten de gemiddelde jaarbedragen (reëel) bepaald van het beheer en de onderhoudskosten na realisatie en de kosten van grootschalige vervangingsinvesteringen gedurende een periode van 100 jaar. De jaarbedragen van alle varianten zullen hoger zijn dan de referentiesituatie. De varianten met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal liggen binnen 10% van elkaar en het verschil hierbij tussen de noord- en zuidvariant (1.9 miljoen en 2.1 miljoen) is gelijkwaardig beoordeeld als licht negatief (-). De varianten met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal zijn veel duurder ten opzichte van de referentiesituatie en zijn beoordeeld als negatief (--). Het verschil hierbij tussen deze noord- en zuidvariant (2.55 miljoen en 2.75 miljoen) is minimaal en dus als gelijkwaardig beschouwd.

### 7.1.3 *Impact*

#### *Ruimtebeslag*

Voor alle varianten is geïnventariseerd hoeveel woningen en bedrijven aangekocht dienen te worden. Op basis hiervan is de noordvariant beoordeeld als licht negatief (tussen de 1 en de 10 woningen/bedrijven) en is de zuidvariant beoordeeld als negatief (meer dan 10 woningen/bedrijven).

De uitvoering in Nijverdal (gelijkvloers of ongelijkvloers) maakt daarbij geen verschil, omdat in Nijverdal geen sprake van ruimtebeslag is op woningen en bedrijven. Voor de zuidvariant dienen 4 woningen meer aangekocht te worden dan voor de noordvariant.

Voor de varianten is geïnventariseerd hoeveel grond aangekocht dient te worden. Op basis van hiervan zijn de varianten beoordeeld als negatief (meer dan 25 ha). Voor de varianten van de zuidvariant is circa 4 ha meer grond benodigd ten opzichte van de varianten van de noordvariant.

#### *Geluid*

Ten opzichte van de referentiesituatie is er bij alle varianten in totaal binnen het onderzoeksgebied sprake van een verslechtering. Doordat de verkeersintensiteiten toenemen, de weg verbreed wordt, de snelheid (deels) wordt verhoogd van 80 naar 100 km/uur, zal de geluidemissie van de weg toenemen (ruim 2 dB) en neemt bij een aantal woningen langs de N35 zonder aanvullende geluidmaatregelen de geluidbelasting toe. Deze verslechtering zal in de gelijkvloerse varianten voornamelijk optreden ten oosten van het kruispunt met de Burgemeester H. Boersingel, vanwege de verhoging van de rijsnelheid van 80 km/uur naar 100 km/uur (in Nijverdal blijft het 80 km/uur). In de ongelijkvloerse varianten is over het gehele traject sprake van een verhoging van de rijsnelheid van 80 km/uur naar 100 km/uur. Hiervoor zijn mogelijk mitigerende maatregelen nodig (asfalt met een hogere geluidsreductie of schermen).

Ten westen van de kruising met de Burgemeester H. Boersingel volgen alle varianten het bestaande tracé (dat reeds vanuit het Combiplan is verlegd) en zal de toename van de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie ter plaatse van woningen langs dit wegdeel zonder aanvullende geluidmaatregelen ook ruim 2 dB bedragen. De variant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal heeft ten opzichte van de variant met twee gelijkvloerse aansluitingen zowel positieve als negatieve effecten. Zo is bij de ongelijkvloerse variant als gevolg van de snelheidsverhoging in Nijverdal van 80 km/uur naar 100 km/uur een toename van de geluidsbelasting van circa 1 dB te verwachten. Anderzijds zorgt het opheffen van het kruispunt Baron van Sternbachlaan er voor de verkeersintensiteit tussen de kruising Baron van Sternbachlaan en aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel) afneemt met circa 25%. Dit deel van het verkeer kan ter hoogte van de Baron van Sternbachlaan de N35 niet meer op- en afrijden maar moet de route via de Wierdensestraat en de aansluiting bij de Burgemeester H. Boersingel volgen. Hierdoor is een afname van de geluidsbelasting ten gevolge van de N35 van circa 1 dB te verwachten.

De snelheidsverhoging enerzijds en de afname van het verkeer op de N35 ter hoogte van Nijverdal anderzijds zullen elkaar qua geluidsemisatie min of meer opheffen.

In de ongelijkvloerse varianten is daarnaast sprake van een verhoging van de N35 met circa 3 tot 4 m ter hoogte van de kruising Baron van Sternbachlaan en de aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burgemeester H. Boersingel). Door deze gedeeltelijke verhoging van de N35 kan de geluidsbelasting op de directe omgeving iets toenemen. Op basis van experts judgement is ingeschat dat dit effect in onderhavige situatie beperkt is. Door het verlagen van de kruisende Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel is daarentegen weer te verwachten dat de geluidsbelasting op de directe omgeving ten gevolge van deze onderliggende wegen iets afneemt.

Ondanks dat de intensiteiten op de Wierdensestraat afnemen evenals de snelheid (verlaging naar 50 km/uur) zal deze weg een relevante bron blijven.

Geconcludeerd wordt dat de ongelijkvloerse variant niet dusdanig beter of slechter scoort dan de gelijkvloerse variant dat dit tot uitdrukking komt in de effectscores. De varianten zullen ter hoogte van Nijverdal niet in relevante mate onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar.

Het grootste onderscheidende effect tussen de varianten wordt veroorzaakt door het verschil in ligging van het tracé ten oosten van de kruising met de Burgemeester H. Boersingel:

- De noordvariant buigt ten oosten van de kruising af in noordelijke richting en komt verder weg te liggen van de woningen langs het bestaande tracé van de N35. Bij een aantal van deze woningen die verder van de weg komen te liggen, zal de geluidbelasting hierdoor afnemen en is er sprake van een verbetering van de akoestische kwaliteit. Een woning komt met de noordvariant een stuk dichterbij de weg te liggen. Bij deze woning is een relevante toename van de geluidbelasting te verwachten.  
Door de verschuiving van de weg bij de noordvariant zal een aantal woningen in deze variant tussen twee wegen komen te liggen, te weten de nieuwe N35 en de zuidelijke parallelweg. Dit kan een punt van aandacht zijn omdat de indeling van tuin en woning vaak is ingericht op de huidige ligging van de weg. Daarnaast zullen deze woningen mogelijk niet meer beschikken over een luwe gevel indien de bestaande N35 hier als parallelweg gehandhaafd wordt.
- De zuidvariant volgt grotendeels de bestaande weg maar buigt hier lokaal ook vanaf waardoor de weg dichterbij een aantal woningen komt te liggen. Ter plaatse van deze woningen die hierdoor dichterbij de weg komen te liggen, is behalve ten gevolge van de toename van het verkeer en het verhogen van de snelheid van 80 naar 100 km/uur ook ten gevolge van het verschuiven van de weg een relevante toename van de geluidbelasting te verwachten. Ter hoogte van Wierden wordt uitgegaan van de realisatie van een Haarlemmermeeraansluiting aan de noordzijde en een kwart klaverblad aan de zuidzijde bij het spoor Almelo-Deventer met ontsluiting via Nijverdalsestraat. Door de aansluiting komen toe- en afritten dichterbij woningen te liggen waardoor een toename van de geluidbelasting is te verwachten.

Bovenstaande beoordelingen resulteren in een effectscore 'licht negatief' voor de noordvariant (zowel gelijkvloers als ongelijkvloers) en 'negatief' voor de zuidvariant (zowel gelijkvloers als ongelijkvloers).

#### 7.1.4 MKBA

De MKBA maakt duidelijk dat, bij toepassing van beide economische groeiscenario's, de baten van de projectvarianten hoger zijn dan de kosten:

- Bij toepassing van het hoge economische groeiscenario is de Netto Contante waarde (NCW) van de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal € 265 miljoen en een baten-kostenverhouding van 3,79. De noordvariant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal heeft een NCW van € 179 miljoen en een baten-kostenverhouding van 2,46.  
De zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal heeft een NCW van € 259 miljoen en een baten-kostenverhouding van 3,57. De zuidvariant met een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal heeft een NCW van € 173 miljoen en een baten-kostenverhouding van 2,34.
- Toepassing van het lage economisch groeiscenario leidt tot aanzienlijk lagere bereikbaarheidsbaten. Het gevolg is dat de NCW van het project bij de noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal € 97 miljoen is en de baten-kostenverhouding uitkomt op 2,02. Voor de ongelijkvloerse noordvariant komt de NCW uit op € 37 miljoen en een baten-kostenverhouding van 1,30. Voor de zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal leidt dit tot een NCW van € 91 miljoen en een baten-kostenverhouding van 1,91. De ongelijkvloerse zuidvariant scoort een NCW van € 31 miljoen en een batenkostenverhouding van 1,24.

#### *Toets aan doelstelling en de MKBA*

Het doel van de aanpassing van de N35 Nijverdal - Wierden is een verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming. Uit de effectbeschrijving blijkt dat het project voldoet aan de doelstelling. De kosten/batenverhouding is in alle varianten positief bij zowel het hoge economische groeiscenario als het lage economische groeiscenario.

#### 7.1.5 *Realisatie ecoduct in relatie tot realisatie project N35 Nijverdal - Wierden*

Het voorstel is om het ecoduct gelijktijdig met de N35 Nijverdal - Wierden te realiseren en mee te nemen in het (ontwerp-)tracébesluit. Hierdoor is de communicatie richting de omgeving en organisaties in één hand, wordt hinder voor de weggebruiker en de omgeving beperkt.

#### 7.2 **Procedure vaststellen voorkeursvariant**

Op basis van voorliggende verkenningenrapport zal door de Minister van Infrastructuur en milieu in overleg met de regio (provincie Overijssel, de beide gemeenten Wierden en Hellendoorn en Regio Twente) een voorkeursvariant bepaald worden.

Afspraken over financiering en planning van het vervolgproces worden vervolgens samen met de voorkeursvariant vastgelegd in een bestuursovereenkomst die door het Rijk en de regio wordt ondertekend.

Wanneer de noordvariant (met gelijkvloerse danwel ongelijkvloerse uitvoering van de kruispunten in Nijverdal) wordt gekozen als voorkeursvariant, moet voorafgaande aan de aanleg van de weg één bestaande put verplaatst zijn en de mitigatie van de reserveputlocatie die verloren gaat zijn uitgewerkt en een overeenkomst met Vitens gesloten zijn. Het verlies van een reserveputlocatie moet namelijk worden gemitigeerd om de bedrijfszekerheid van Vitens te kunnen waarborgen.

De minister informeert de Tweede Kamer en geeft daarna opdracht voor de uitvoering van de planuitwerkingsfase en mogelijk ook de voorbereiding van de realisatiefase. In de planuitwerking worden de milieueffecten (MER) onderzocht en wordt de gekozen voorkeursvariant gedetailleerd in de omgeving ingepast. Rijkswaterstaat stelt het tracébesluit op; eerst in de vorm van OTB en ten slotte het TB.





## 8 Gevoeligheidsanalyse zuidvariant in relatie tot waterwingebied Wierden

### 8.1 Inleiding

In de zuidvariant zoals beoordeeld in voorliggende verkenning is rekening gehouden met de ligging van het waterwingebied Wierden. Deze wordt niet doorsneden. In dit hoofdstuk is met een gevoeligheidsanalyse een eerste indicatie gegeven wat de invloed is als ook bij de zuidvariant, net als bij de noordvariant, het dwangpunt van het niet raken van het waterwingebied wordt losgelaten. De as van de weg zal dan vanaf de Vossenweg iets langer de huidige N35 blijven volgen en dus iets noordelijker liggen. Belangrijkste dwangpunt zijn de woningen aan de Nijverdalsestraat waardoor de weg niet nog noordelijker kan komen te liggen.

### 8.2 Resultaten

Onderstaand wordt kort ingegaan op de effecten op de scores voor de zuidvariant van de beoordelingscriteria.

#### **Water**

Doordat het dwangpunt van het waterwingebied is komen te vervallen gaat ook deze variant nu door het waterwingebied. Als gevolg van het dwangpunt van de woningen aan de Nijverdalsestraat zal het effect op het waterwingebied beperkt blijven en wordt er slecht een klein deel van het waterwingebied geschampt. Deze wijziging zal dus licht negatiever scores dan de zuidvariant zelf maar valt binnen de bandbreedte van de klasse 0.

#### **Ruimtebeslag (wonen)**

Als gevolg van de iets noordelijkere ligging kunnen er aan de zuidkant nabij de Vossenbosweg enkele woningen extra gespaard worden. Als gevolg van deze extra besparing zal de score van dit criteria van de zuidvariant veranderen van negatief (--) naar licht negatief (-). De zuid- en noordvariant scores dan gelijk aan elkaar.

#### **Aanlegkosten**

Als gevolg van het de woningen die bespaard kunnen worden zullen de aanlegkosten van de zuidvariant iets lager uitvallen. De bandbreedte van de kosten zal aan de bovenzijde dus iets zakken (=€ 105 miljoen voor de zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal en € 126 miljoen voor de zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal).

Bij de andere criteria is geen verandering in (de score) te verwachten.

Uit de gevoeligheidsanalyse is geen nieuwe informatie gekomen die relevant is voor de keuze van de aansluitingsvorm Wierden West.



## Afkortingen

<b>Afkorting</b>	<b>Betekenis</b>
ABG	Ambtelijke begeleidingsgroep
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur
Chw	Crisis- en herstelwet
EHS	Ecologische hoofdstructuur
EuroRAP	European Road Assessment Programme
GOW	Gebiedsontsluitingsweg
MIRT	Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MKBA	Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse
m.e.r.	Milieueffectrapportage, de procedure
MER	Milieueffectrapport
NCW	Netto Contante Waarde
NWB	Nationaal Wegenbestand
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
OTB	ontwerp-tracébesluit
RPS	Road Protection Score
RWS	Rijkswaterstaat
TB	tracébesluit
UMS	uitsluitend materiële schade
VE	Value Engineering



## Begrippenlijst

Begrip	Betekenis
Aansluiting	Plaats waar een autosnelweg aansluit op het onderliggende wegennet of op een andere autosnelweg.
Analytische fase	Is de tweede fase van de verkenning. Het staat in het teken van het actief vergaren van mogelijke (deel-)oplossingen en oplossingsrichtingen en het ontwikkelen en selecteren van een aantal kansrijke oplossingsrichtingen (projectalternatieven), in overleg met betrokkenen en bestuurders.
Autonome ontwikkeling / situatie	Ontwikkeling die plaatsvindt of situatie die zal ontstaan als het project niet wordt uitgevoerd.
Besluitvormingsfase	Is de vierde en laatste fase. Het staat in het teken van het nemen van de definitieve voorkeursbeslissing, MIRT 2.
Beoordelingsfase	Is de derde fase van de verkenning. Het staat in het teken van het beoordelen van de geselecteerde kansrijke projectalternatieven ten behoeve van de afweging en selectie van de voorkeursvariant. Ook vindt consultatie plaats, ten behoeve van deze selectie (zieef 2).
Consultatie	Een niet-wettelijk verplichte vorm van participatie gericht op het benutten van meedenkkraacht. Consultatie is erop gericht het project inhoudelijk zo sterk mogelijk te maken. De vormen waarin men consultatie organiseert, zijn vrij. Het is mogelijk om over die keuze het publiek ook al te laten meepraten (consultatie over de consultatie).
Congestie	Ophoping of verstopping in een netwerk van wegverkeer
Expert Judgement	Inschatting van één of meerdere deskundige(n) op grond van zijn kennis en ervaring.
Gebiedsontsluitingsweg (GOW)	Een gebiedsontsluitingsweg (GOW) is in de Nederlandse wegategorisering een weg met gelijkvloerse kruisingen die is bedoeld om landelijk of stedelijk gebied te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie, terwijl de gelijkvloerse kruispunten uitwisseling van verkeer mogelijk maken met lagere orde wegen. De term gebiedsontsluitingsweg is geïntroduceerd in het kader van de Duurzaam Veilig visie, die een verdere structurele verbetering van de verkeersveiligheid beoogt, onder andere door wegen eenduidig te classificeren en in te richten als stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg.
Geluidbelasting	De waarde van het geluidsniveau in dB of dB(A) op een bepaalde plaats uitgedrukt in een etmaalwaarde.
Grondwaterbeschermingsgebied	Het grondwaterbeschermingsgebied is een groter gebied rondom de waterwinning. Binnen dit gebied wordt de kwaliteit van het grondwater beschermd. Dit wordt gedaan door risicovolle activiteiten te weren en milieuregels te stellen om verontreinigingen te voorkomen.
Huidige situatie	Bestaande toestand van het milieu, situatie zomer 2014. Voor bereikbaarheid is 2010 aangehouden. Voor natuur (flora en fauna) is uitgegaan van een veldinventarisatie uit 2012.
Kruising	Een kruising is een plaats waar geen uitwisseling van verkeer mogelijk. Een oversteek is een voorbeeld van een gelijkvloerse kruising.

Begrip	Betekenis
Kruispunt	Een kruispunt is een plaats waar minstens twee (maar het kunnen er ook meerdere zijn) openbare wegen samenkomen. Niet alleen de rijbaan, maar ook de fietspaden, voetpaden en bermten kunnen onderdeel zijn van een kruispunt.
Kunstwerk	Constructie in weg of water zoals viaducten, onderdoorgangen, duikers, bruggen en tunnels.
Milieu Effect Rapport (MER)	Een openbaar document als gevolg van de m.e.r.-procedure, waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal varianten daarvoor systematisch en objectief worden beschreven. Afgekort MER.
Natura 2000 gebied	Gebied behorende tot Natura 2000: een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie.
Notitie 'Reikwijdte en detailniveau'	Koepelnotitie waarin probleemanalyse, uitgangspuntennotitie en beoordelingskader zijn opgenomen. Geeft inzicht in de reikwijdte en het detailniveau van de verkenning en de onderzoeken die in de verkenning worden uitgevoerd. Wordt samen met de omgeving opgesteld.
Plangebied	Het gebied waarin een fysieke ingreep plaatsvindt.
Referentiesituatie	De situatie zoals die zou zijn als er niets extra's aan de weg gedaan zou worden en alleen het huidige beleid zou worden uitgevoerd (waaronder de realisatie van het Combiplan).
Rijbaan	Weggedeelte bestemd voor voertuigen. Een rijbaan kan meerdere rijstroken bevatten.
Rijstrook	Weggedeelte tussen twee lijnen met een breedte geschikt voor een motorvoertuig.
Risicocijfer	Een risicocijfer geeft de verhouding aan tussen het aantal ernstige ongevallen en de verkeersprestatie op een bepaald wegvak. Het is dus een maat voor de onveiligheid van een weg of gebied.
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
Sectorale verkenning	Sectorale knelpunten of vraagstukken (zoals het verdiepen van een vaarweg; het beter benutten van een weg) en samenhangende programma's voor een specifiek beleidsthema/vervoersmodaliteit (bijv. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer).
Stroomweg	Een stroomweg (SW) is in de Nederlandse wegcategorysering een weg waarop gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk ononderbroken kan doorstromen. De term stroomweg is geïntroduceerd in het kader van de Duurzaam Veilig visie, die een verdere structurele verbetering van de verkeersveiligheid beoogt, onder andere door wegen eenduidig te classificeren en in te richten als stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg.
Structuurvisie	Visie bestuursrechtelijk verankerd in de Wro, waarin de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van een gebied of van bepaalde aspecten in een gebied zijn vervat.
Studiegebied	Het geselecteerde gebied waarbinnen de effecten van de noordvariant en zuidvariant zijn bekeken.
Tracébesluit	Besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de Tracéwetprocedure.
Tracéwetprocedure	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de m.e.r.-procedure wordt hieraan gekoppeld.

<b>Begrip</b>	<b>Betekenis</b>
Value Engineering (VE)	Een methodiek om een project meer 'value for money' te laten opbrengen: meer functionaliteit en betere prestaties tegen lagere kosten. Projecten krijgen meer waarde door het goed te analyseren en alternatieven te ontwikkelen in samenwerkingsessies met de stakeholders.
Verkeersintensiteit	Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert.
Voorkeursvariant	Variant die de voorkeur heeft van de initiatiefnemer.
Waterwingebied	Het waterwingebied is het gebied dat uitsluitend bestemd is voor de productie van drinkwater. In dit gebied bevinden zich de winputten en zuiveringsinstallatie.
Zoekgebied	Gebied waarin oplossingen gezocht worden.





## Bijlage 1 Literatuurlijst

- [1] Ministerie Infrastructuur en Milieu, Provincie Overijssel, Regio Twente, Gemeente Hellendoorn, gemeente Almelo, Startbeslissing N35 Nijverdal - Wierden, maart 2011. (*in verkenningenrapport aangeduid als Aanvangsbeslissing*)
- [2] Notitie Reikwijdte en Detailniveau N35 Nijverdal - Wierden (inclusief addendum), 11 oktober 2012.
- [3] Verslag Stuurgroep, 28 november 2011.
- [4] Provincie Overijssel, Marsroute N35, Van ambitie naar uitvoering, Meerjaren uitvoeringsplan 2009-2020, juni 2009.
- [5] Quicksan, Bijlage 3 uit Notitie Reikwijdte en Detailniveau N35 Nijverdal - Wierden, 1 november 2011.
- [6] ARCADIS i.o.v. RWS DON, Value Engineering studie N35, Optimalisatie voor ontwerp voor de N35 Nijverdal - Wierden, definitief, 20 februari 2012.
- [7] Verslag Stuurgroep, 18 juni 2012.
- [8] Verkeerstelling Rijkswaterstaat Oost-Nederland, RW835 Nijverdal - Wierden N 350, 2010.
- [9] Rijkswaterstaat Oost-Nederland, MKBA Nijverdal - Wierden, definitief, 27 oktober 2014.
- [10] Provincie Overijssel, Gemeente Hellendoorn, gemeente Wierden, Regio Twente, Ministerie Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, Oogst Meedenktafels Verkenning N35 Nijverdal - Wierden, januari 2012.
- [11] Ongevallen en slachtoffers uit Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON).
- [12] Risicocijfers uit de studie 'Veilig over Rijkswegen', 2011.
- [13] EuroRAP-score uit de studie 'Veilig over Rijkswegen', 2011.
- [14] TAUW, N35: effecten van bewonersvariant op de waterwinning Wierden. Kenmerk: R007-1217733MPB-evp-V01-NL. d.d. 25 juni 2013.
- [15] Vitens, Notitie 'verkenning gedeeltelijke verplaatsing waterwinning Nijverdalsestraat'. d.d. 18 september 2013.
- [16] RWS, N35 Nijverdal - Wierden. Effectnotitie waterwingebied 620-Me-001. Kenmerk 077525710:B d.d. 17 juni 2014.

- [17] [http://gisopenbaar.overijssel.nl/viewer/app/atlasvanoverijssel\\_basis/v1](http://gisopenbaar.overijssel.nl/viewer/app/atlasvanoverijssel_basis/v1)
- [18] Dobben, H.F. van, R. Bobbink, D. Bal en A. van Hinsberg (2012). Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en leefgebieden van Natura 2000. Wageningen, Alterra, Alterra-rapport 2397.
- [19] Emond, D., G.J. Brandjes, J.M. Reitsma, J. van Zundert & L.S.A. Anema (2012). Natuuronderzoek N35 Nijverdal - Wierden Veldonderzoek flora en fauna. Bureau Waardenburg, rapport nr. 12-193, 5 november 2012.
- [20] Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 33 750 A, nr. 26, Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014, lijst van vragen en antwoorden; vraag 111, Vastgesteld 19 november 2013.
- [21] Provincie Overijssel, Besluit overnemen exploitatie en voorbereiden elektrificatie spoorlijn Zwolle - Enschede; 9e wijziging van de Kerntakenbegroting 2013. (SIS Kenmerk: PS/2013/196), 17 april 2013.

## Bijlage 2 Beoordelingskader verkenning

Tabel B2.1 Beoordelingskader verkenning

Aspect	Subcriterium	Maatstaf	Opmerking
<b>Criterium Technische haalbaarheid</b>			
Verkeersveiligheid	Kans op ongevallen		Op basis van EuroRAP en ongevallencijfers
	Weginrichting		Op basis van kwalitatieve beschouwing van het wegontwerp
Bereikbaarheid	Verkeersafwikkeling	intensiteit	Varianten zijn niet onderscheidend. Analyse in Verkenningenrapport o.b.v. NRM2011 actualiseren
Natuur	Aantasting beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en EHS) en beschermde soorten		Onderscheidend vermogen flora en fauna
Water	Grondwaterbeschermingsgebied en waterwingebied	Ernst doorsnijding	-
Landschap	Beïnvloeding landschappelijke waarden	Ernst doorsnijding	Onderscheidend vermogen agv doorsnijding
	Ruimtelijke kwaliteit		Onderscheidend vermogen in ruimtelijke beleving van de weg.
<b>Criterium Financiële haalbaarheid</b>			
Kostenraming	Aanlegkosten		
	LCC		
<b>Criterium Impact</b>			
Ruimtebeslag	Aantal aan te kopen woningen en bedrijven		
	Aan te kopen hectares		
Geluid	Geluidbelasting (exclusief mitigerende maatregelen)		Geluid wordt kwalitatief beoordeeld. Mogelijk ter onderbouwing wordt dit op een eenvoudige manier berekend, dit volstaat voor de afweging van de varianten.
<b>Maatschappelijke kosten-baten analyse</b>			
MKBA	MKBA-score		

**criterium technische haalbaarheid**

Voor beide varianten worden op basis van expert judgement de aspecten verkeersveiligheid, bereikbaarheid, natuur, water en landschap beoordeeld. Hierbij wordt de volgende beoordelingsschaal gehanteerd:

Tabel B2.2 Beoordelingsschaal criterium technische haalbaarheid

Score	Toelichting
+++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
++	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal
-	Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief ten opzichte van de referentiesituatie
---	Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie

 **criterium Financiële haalbaarheid**

Van beide varianten wordt een kostenraming opgesteld. Hierbij worden de volgende beoordelingsschalen gehanteerd om de criteria aanlegkosten en LCC te beoordelen:

Tabel B2.3 Beoordelingsschaal aspect aanlegkosten

Score	Toelichting	
	Noord- en zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal	Noord- en zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal
++	Minder dan 95 miljoen	Minder dan 118 miljoen
+	Tussen de 95 en 100 miljoen	Tussen de 118 en 123 miljoen
0	Kosten 100 miljoen <sup>23</sup>	Kosten 123 miljoen <sup>24</sup>
-	Tussen de 100 en 105 miljoen	Tussen de 123 en 128 miljoen
--	Meer dan 105 miljoen	Meer dan 128 miljoen

Tabel B2.4 Beoordelingsschaal LCC

Score	Toelichting
++	LCC veel goedkoper ten opzichte van referentiesituatie
+	LCC goedkoper ten opzichte van referentiesituatie
0	Geen verschil in LCC bedrag ten opzichte van referentiesituatie
-	LCC duurder ten opzichte van referentiesituatie
--	LCC veel duurder ten opzichte van referentiesituatie

<sup>23</sup> Voor de aanpak van de N35 Nijverdal - Wierden was oorspronkelijk een totaal budget beschikbaar van € 80 miljoen. Omdat bleek dat de beoogde oplossing het beschikbare budget ruim overschreed, hebben Rijk en regio medio 2012 afgesproken de verkenning te vervolgen met een versoberd alternatief. Ondanks de versobering was € 20 miljoen extra benodigd. Hiervoor is in 2013 zowel door het Rijk als de regio € 10 miljoen extra toegezegd om dit alternatief mogelijk te maken (MIRT-projectenboek 2015). Het taakstellend budget voor de varianten met een gelijkvloerse oplossing in Nijverdal is daarmee € 100 miljoen.

<sup>24</sup> Medio 2013 hebben Rijk en regio op verzoek van de regio besloten de verkenning uit te breiden met een ongelijkvloerse variant in Nijverdal. Voor de realisatie van een ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal is door de regio € 23 miljoen extra budget en garantstellingen beschikbaar gesteld bovenop de eerder toegezegde € 50 miljoen. Het taakstellend budget voor de varianten met een ongelijkvloerse oplossing in Nijverdal is daarmee € 123 miljoen.

### Criterion Impact

De impact van de N35 Nijverdal - Wierden wordt bepaald aan de hand van objectieve gegevens ten aanzien van ruimtebeslag en een kwalitatieve analyse voor het aspect geluid.

#### Ruimtebeslag

Tabel B2.5 Beoordelingsschaal criterium Aan te kopen woningen en bedrijven

Score	Toelichting
0	Gelijk aan referentie
-	Tussen de 1 en 10 woningen/ bedrijven
--	Meer dan 10 woningen/ bedrijven

Tabel B2.6 Beoordelingsschaal criterium Aan te kopen hectares;

Score	Toelichting
0	Gelijk aan referentie
-	Tussen de 1 en 25 ha
--	Meer dan 25 ha

#### Geluid

Tabel B2.7 Beoordelingsschaal criterium geluidbelasting

Score	Toelichting
+++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
++	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal
-	Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
--	Negatief ten opzichte van de referentiesituatie
---	Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie

### Maatschappelijke kosten-baten analyse

Van beide varianten wordt een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) opgesteld

Tabel B2.8 Beoordelingsschaal MKBA

Score	Toelichting
++	Boven de 1.2
+	Tussen 1 en 1.2
0	MKBA scoort 1
-	tussen de 0.8 en 1
--	Beneden de 0.8



## Bijlage 3 Beleidskader en wet- en regelgeving

Wettelijk kader en beleidskader	Thema	Inhoud
<b>Europees</b>		
Vogel- en Habitatrictlijn (Natura 2000), 1979 en 1992	Natuur	Deze richtlijnen richten zich op het behoud en de bescherming van respectievelijk vogels en habitattypen (inclusief kenmerkende en bijzondere soorten). De richtlijnen zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en Faunawet. Dit maakt een rechtstreekse toets aan deze richtlijnen overbodig. Binnen het beïnvloedingsgebied van de N35 Nijverdal - Wierden bevindt zich één Natura 2000-gebied: het Wierdense Veld.
Kaderrichtlijn water (KRW, 2000)	Water	Het hoofddoel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van land, oppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater. Als concreet doel stelt de KRW dat met het volledig van kracht worden van de richtlijn (2015) alle watersystemen in een goede chemische en ecologische toestand moeten verkeren. Hierbij spelen verontreinigende stoffen een grote rol.
Grondwaterrichtlijn	Water	De Grondwaterrichtlijn geeft invulling aan artikel 17 uit de Kaderrichtlijn Water. Het betreft een richtlijn ter bescherming van het grondwater tegen verontreiniging en achteruitgang van de toestand. De richtlijn is nog niet verankerd in de Nederlandse wetgeving. Dit betekent dat activiteiten die kunnen leiden tot directe of indirecte lozingen in het grondwater door het bevoegd gezag direct moeten worden getoetst aan de Europese Grondwaterrichtlijn.
<b>Nationaal</b>		
Crisis- en herstelwet (Chw)	OTB/MER	De Crisis- en herstelwet is op 31 maart 2010 in werking getreden en van toepassing op het project N35 Nijverdal - Wierden. Deze wet heeft tot doel besluitvormingsprocedures van infrastructurele projecten en van bouwprojecten te versnellen en te vereenvoudigen. De wet heeft onder meer gevolgen voor de inhoud en procedure van het op te stellen MER N35 Nijverdal - Wierden. Als gevolg van het bepaalde in de Crisis- en herstelwet kan in het MER worden volstaan met de vergelijking van het voorkeursvariant met de referentiesituatie. Ook is het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage niet langer verplicht voorgeschreven.
Tracéwet	OTB/MER	De Tracéwet vormt de basis voor de te volgen procedures binnen de TN/MER, OTB en TB.



Wettelijk kader en beleidskader	Thema	Inhoud
Drinkwaterwet	Water	<p>In artikel 2 van de Drinkwaterwet is opgenomen dat alle bestuursorganen zorg dragen voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening en dat bij de uitoefening van bevoegdheden en toepassing van wettelijke voorschriften de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening als dwingende reden van groot openbaar belang geldt. Dit artikel maakt duidelijk dat sprake is van een brede zorgplicht voor alle bestuursorganen die ziet op elke uitoefening van bevoegdheden en uitvoering van taken voor zover die van belang kunnen zijn voor de drinkwatervoorziening. Hiermee is het bijzondere belang van de openbare drinkwatervoorziening in de wet verankerd.</p>
Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)		<p>Met ingang van 2008 verschijnt er jaarlijks een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Doel van het MIRT is om meer samenhang te brengen in investeringen in grote ruimtelijke projecten, infrastructuur en (openbaar) vervoer. In het MIRT-projectenboek is een verkenning opgenomen naar de N35 Nijverdal - Wierden. Doel van deze verkenning is om de verkeersveiligheid en doorstroming op het traject Nijverdal - Wierden te verbeteren door aan de oostkant van de combitunnel Nijverdal, de huidige 1x2 strooksweg op te waarderen tot een autoweg van 100 km/uur.</p>
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012	Infrastructuur Ruimte	<p>De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt verschillende bestaande nota's zoals: de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland.</p> <p>De SVIR geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de SVIR formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar &amp; veilig te houden voor de middellange termijn (2028):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.</li> <li>• Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.</li> <li>• Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.</li> </ul>

Wettelijk kader en beleidskader	Thema	Inhoud
Strategische plan verkeersveiligheid, 2008	verkeersveiligheid	De doelstelling ten aanzien van de verkeersveiligheid, uitgedrukt in ernstige verkeersslachtoffers, is in Nederland vastgesteld in het Strategisch plan verkeersveiligheid 2008-2020. Ambities zijn vastgelegd voor het terugdringen van het aantal doden en ziekenhuisslachtoffers voor het doeljaar 2020. De doelstellingen gaan uit van een daling van het aantal doden in 2020 naar 500, een reductie van 53% ten opzichte van het basisjaar 2002. Voor het aantal ernstige verkeersgewonden wordt gestreefd naar een daling naar 10.600 in 2020, een daling van 33% ten opzichte van 2002. Deze streefwaarden betreffen heel Nederland. Er wordt daarbij geen aandacht besteed aan specifieke gebieden of wegen.
EuroRAP	verkeersveiligheid	De Europese organisaties van weggebruikers (zoals de ANWB in Nederland) en de autofabrikanten hebben samen met de Europese Commissie het European Road Assessment Programme (EuroRAP) opgesteld. Deze methode maakt het mogelijk om de Europese wegen op veiligheid onderling met elkaar te vergelijken. Op basis van wegelementen wordt aan iedere weg een Road Protection Score (RPS) toegekend die wordt uitgedrukt in sterren, van minimaal één tot maximaal vier sterren. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft het doel uitgesproken dat de Nederlandse rijkswegen in 2020 een score hebben van minimaal drie sterren. De verkeersveiligheidsproblemen op wegen met één of twee sterren dienen voor die tijd opgelost te worden.
Duurzaam veilig (1997)	verkeersveiligheid	Met het uitvoeren van het 'Startprogramma Duurzaam Veilig' is in 1997 een begin gemaakt met de implementatie van duurzaam veilig. Vanaf 2004 is gestart met de integrale uitvoering van duurzaam veilig, herinrichting van wegen conform de categoriseringsplannen en het ontwikkelen van een nieuwe financieringssystematiek. Er wordt gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. Er wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd en daarnaast voldoende aandacht is voor zowel infrastructurele maatregelen als maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding en handhaving. Het is van belang dat de vormgeving van een weg is afgestemd op de functie van de weg, conform de principes van Duurzaam Veilig.
Wet geluidhinder (Wgh)	Geluid	De Wgh stelt het wettelijke kader voor wat betreft het onderzoek naar geluid bij de aanleg van een nieuwe weg of bij een wijziging of reconstructie van een weg op geluidsgevoelige bestemmingen. Die wet stelt eisen aan de maximaal toegestane geluidbelasting ten gevolge van de aanleg van een nieuwe weg of een wijziging van een bestaande weg.

Wettelijk kader en beleidskader	Thema	Inhoud
Wet milieubeheer (Wm)	Geluid (1 juli 2012)	Sinds 1 juli 2012 is de wetgeving voor geluid afkomstig van wegen die op de geluidplafondkaart staan (dit betreft voornamelijk alleen de (meeste) rijkswegen) verankerd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en in het onderliggende Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. Hierin zijn voor deze wegen zogenoemde geluidproductieplafonds (GPP) geïntroduceerd. Bij realisatie van een nieuwe weg of wegdeel zal voordat er een Ontwerp Tracébesluit kan worden vastgesteld, deze weg of wegdeel eerst op de geluidplafondkaart moeten worden geplaatst.
Circulaire Bouwlawaaai	Geluid	Heeft betrekking op het geluid in de bouwfase. Dit wordt in deze fase van het onderzoek buiten beschouwing gelaten.
Natuurbeschermingswet 1998	Natuur	Nabij het plangebied N35 Nijverdal - Wierden ligt het Natura 2000-gebied Wierdense Veld waarvoor instandhoudingsdoelen voor specifieke habitattypen en soorten zijn gesteld. In het MER/OTB zal moeten worden getoetst of er negatieve effecten op deze doelen kunnen optreden als gevolg van de voorgestelde ingrepen en of deze effecten significant kunnen zijn. Er liggen geen Beschermd Natuurmonumenten nabij het tracé, waarvan negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken in beeld moeten worden gebracht.
Flora- en faunawet	Natuur	De Ffwet is gericht op de bescherming van in het wild voorkomende planten en dieren. Er zijn categorieën met verschillende beschermingsregimes. Bij overtreding van verbodsbepalingen kunnen ontheffingen en mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig zijn.
Spelregels EHS	Natuur	In de brochure Spelregels EHS hebben het Rijk en de provincies afgesproken over welke ontwikkelingen wel en niet kunnen binnen de EHS. Of een ingreep in een EHS-gebied mag plaatsvinden, hangt af van twee voorwaarden: de ingreep is 'van groot openbaar belang' en er zijn geen alternatieven mogelijk. Alleen dan kan de ingreep doorgaan, mits de nadelige effecten op de natuur worden verzacht en/of gecompenseerd.
<b>Provinciaal</b>		
Omgevingsvisie Overijssel	Ruimtelijke ordening	In de Omgevingsvisie Overijssel wordt de visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel gegeven. Het vizier is daarbij gericht op 2030. Het gaat om het beleid voor de fysieke leefomgeving in relatie tot de gewenste sociaal economische ontwikkeling van Overijssel. Dit betekent dat er ruimte wordt gemaakt voor ontwikkeling van werkgelegenheid en totstandkoming van hoogwaardige woonmilieus. Die dynamiek zal als kans benut worden om de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid te versterken.

Wettelijk kader en beleidskader	Thema	Inhoud
		<p>Dit wordt gedaan door allereerst in te zetten op een evenwichtige afweging van beleidsambities, waaronder waterveiligheid, een gezond milieu en goede volksgezondheid. Ook wordt gestuurd op het versterken van de waardevolle en karakteristieke kenmerken van het landschap.</p> <p>Het opwaarderen van de N35 wordt in de omgevingsvisie benoemd als maatregel om de bereikbaarheid tussen Zwolle-Kampen en Twente te verbeteren.</p>
Omgevingsverordening Overijssel	Water	<p>Op provinciaal niveau is de bescherming van de EHS en de waterwinning geregeld in de provinciale Omgevingsvisie en uitgewerkt in de Omgevingsverordening. De provincie Overijssel is hiervoor het bevoegd gezag.</p>



## Bijlage 4 A3-kaarten varianten N35 Nijverdal – Wierden

Deze bijlage bevat een schematische weergave van de varianten die in de verkenning worden onderzocht:

- tracé noordvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal;
- tracé noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal;
- tracé zuidvariant met gelijkvloerse aansluitingen in Nijverdal;
- tracé zuidvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal.



# Noordvariant (Nijverdal gelijkvloers)

Gemeente Heerlenoord

Wierdense Veld

Westerveenweg

Kruidentlaan

Neerweg

Ecoduct

Dwarsdijk

Vossenbosweg

Spoorlijn Zwolle - Almelo

N35

Waterwingebied

Nijverdalsestraat

Wierden

Nijverdal

Boornateweg

Boersingel

Schapendijk


Nottemorsweg

Ten Catweg

Gemeente Wierden

## Legenda

 N35 Nijverdal-Wierden

 Parallelwegen (situering in volgende fase nader uitwerken)

 Overlap met Combiplan Nijverdal,  
Uitgangssituatie is toekomstvast 2x2, 100 km/uur

- 1 Baron van Sternbachlaan (gelijkvloers)
- 2 Burg. H. Boersingel (gelijkvloers)
- 3 Fietsviaduct Schapendijk / Westerveenweg
- 4 Tunnel Vossenbosweg
- 5 Aansluiting Wierden West

0 0,25 0,5 1 1,5 2 Kilometers

Aansluiting Wierden



A35



# Noordvariant (Nijverdal ongelijkvloers)

Gerneente Heerenboorn

Wierdense Veld

Westerveenweg

Kruidentlaan

Neerweg

Wierdensestraat

Boorncaatweg

Midden-Regge

Nijverdal

H. Boersingel

Ecoduct

Dwarsdijk

Spoorlijn Zwolle - Almelo

N35

Vossenbosweg

Nottendorsweg

Waterwingebied

Nijverdalsestraat


Wierden


Schapendijk


Gemeente Wierden

Ten Catweg

## Legenda

 N35 Nijverdal-Wierden

 Parallelwegen (situering in volgende fase nader uitwerken)

 Overlap met Combiplan Nijverdal

- 1 Viaduct Baron van Sternbachlaan
- 2 Aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burg. H. Boersingel)
- 3 Fietsviaduct Schapendijk / Westerveenweg
- 4 Tunnel Vossenbosweg
- 5 Aansluiting Wierden West

0 0,25 0,5 1 1,5 2 Kilometers

Aansluiting Wierden



A35

# Zuidvariant (Nijverdal gelijkvloers)

Gemeente Heerlenoord

Wierdense Veld

Ecoduct

Spoorlijn Zwolle - Almelo


Waterwingebied


Wierden

Nijverdal

Gemeente Wierden

## Legenda

 N35 Nijverdal-Wierden

 Parallelwegen (situering in volgende fase nader uitwerken)

 Overlap met Combiplan Nijverdal,  
Uitgangssituatie is toekomstvast 2x2, 100 km/uur

- 1 Baron van Sternbachlaan (gelijkvloers)
- 2 Burg. H. Boersingel (gelijkvloers)
- 3 Fietsviaduct Schapendijk / Westerveenweg
- 4 Viaduct Nottermorsweg / Vossenbosweg
- 5 Aansluiting Wierden West

0 0,25 0,5 1 1,5 2 Kilometers



A35

# Zuidvariant (Nijverdal ongelijkvloers)

Gemeente Heerlenoord

Wierdense Veld

Ecoduct



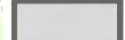
Gemeente Wierden

- 1 Viaduct Baron van Sternbachlaan
- 2 Aansluiting Nijverdal-Oost/'t Lochter (Burg. H. Boersingel)
- 3 Fietsviaduct Schapendijk / Westerveenweg
- 4 Viaduct Nottermorsweg / Vossenbosweg
- 5 Aansluiting Wierden West

Nijverdal

Wierden

## Legenda

-  N35 Nijverdal-Wierden
-  Parallelwegen (situering in volgende fase nader uitwerken)
-  Overlap met Combiplan Nijverdal



## Bijlage 5 QuickScan (2011)

Deze bijlage geeft het resultaat weer van een QuickScan naar de mogelijkheden voor een tracéligging ten noorden van de spoorlijn Zwolle - Almelo en ten zuiden van de huidige N35. De QuickScan is aangekondigd in de Aanvangsbeslissing ten behoeve van de verkenning N35 Nijverdal - Wierden (maart 2011).

In de Aanvangsbeslissing is de QuickScan als volgt beschreven:

*"Tracéliggingen ten noorden van de spoorlijn Zwolle - Almelo en ten zuiden van de huidige N35, worden voorlopig als niet haalbaar beoordeeld (budgetkader) maar worden bij de start van de Verkenning met behulp van een QuickScan beoordeeld. In de eerste fase van de verkenning wordt een QuickScan uitgevoerd naar aanvullingen op de probleemanalyse en de oplossingen."*

Op 23 mei 2011 vond de informatieavond plaats over de verkenning van de N35 Nijverdal - Wierden. Op deze avond zijn de technische en financiële kaders van het project toegelicht. De verkenning gaat uit van de aanleg van een stroomweg bestaande uit 2x2 rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen met een rijnsnelheid van 100 km/uur.

In de Aanvangsbeslissing zijn twee ruimtelijke varianten genoemd die als meest haalbaar zijn beoordeeld:

- variant 1 zal zoveel mogelijk dicht langs de zuidzijde van de spoorlijn Zwolle-Almelo lopen;
- variant 2 zal zoveel mogelijk gebruik maken van het tracé van de huidige N35.

In de Aanvangsbeslissing staat dat tracéliggingen ten noorden van de spoorlijn Zwolle - Almelo en ten zuiden van de huidige N35, voorlopig als niet haalbaar worden beoordeeld (vanwege het budgetkader) maar ze worden bij de start van de Verkenning met behulp van een QuickScan beoordeeld.

Tijdens de informatieavond hadden de bezoekers en andere burgers de mogelijkheid tot twee weken na de informatieavond (6 juni) om aanvullende varianten per mail in te dienen bij het Centrum voor Publiekparticipatie (CPP). Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt.

Het projectteam dat zich buigt over de N35 heeft op basis van de voorgestelde varianten een advies opgesteld voor de stuurgroep. In de stuurgroep hebben bestuurders van de provincie Overijssel, Regio Twente, de gemeenten Hellendoorn en Wierden, een vertegenwoordiger van de Minister van Infrastructuur en Milieu en de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Oost-Nederland zitting. Op basis van dit advies heeft de stuurgroep besloten hoe om te gaan met de ingebrachte varianten.

In tabel B5.1 staan de varianten die door bezoekers zijn ingediend en het advies van het projectteam aan de stuurgroep per reactie. In figuur B5.1 staan tevens de variantenummers.

Tabel B5.1 Ingebrachte varianten

	Voorstel / variant + toelichting	Advies projectteam [nr: zie figuur B5.1]
1	De variant 'N35' heeft onze voorkeur: op deze wijze wordt het waterwingebied ontzien; bovendien doorsnijdt deze variant in veel geringere mate de bebouwing, waardoor de kosten van onteigening naar onze mening geringer zullen zijn.	<b>[1]</b> Het alternatief waarbij zoveel mogelijk de bestaande N35 wordt gevolgd, zal zoveel mogelijk worden geoptimaliseerd voor o.a. de verkeersveiligheid, effecten op de omgeving en kosten. Daarbij zal het zoekgebied in de binnenbocht van de bestaande N35 bij Wierden uitgebreid worden.
2	Voorkeur voor een tracé direct ten zuiden van de spoorlijn: dat vind ik een prima idee: blijf aan de zuidkant van het spoor en ontzie op die manier het natuurgebied Wierdense Veld.	<b>[2]</b> Het tracé direct ten zuiden en zoveel mogelijk parallel aan de spoorlijn is conform de Aanvangsbeslissing één van de te onderzoeken tracés.
3	Voorkeur voor verruiming variant N35. Deze variant ontlast bewoners, die nu kort op de N35 wonen en geeft ook weinig cq minder nadelige gevolgen voor de huidige bebouwing.	Variant <b>[3/4]</b> valt binnen het zoekgebied voor het tracé direct ten zuiden en zoveel mogelijk parallel aan de spoorlijn. Conform de Aanvangsbeslissing is dit één van de te onderzoeken tracés.
4	Voorkeur voor verruiming variant N35. Deze geeft zo min mogelijk overlast en er zullen geen huizen moeten wijken.	Gelijk aan 3.
5	Let op: tunnels Vossenbosweg en Westerveenweg verlengen en in nieuwe situatie ook onder de weg door laten lopen!	<b>[5a/5b]</b> Bestaande dwarsverbindingen zijn uitgangspunt voor het ontwerp van de nieuwe N35. Alleen als aangetoond wordt dat de verbinding niet meer nodig is of dat er een redelijk alternatief beschikbaar is, hoeft een bestaande verbinding niet meer terug te komen.
6	Wij hebben een grote voorkeur voor variant ten noorden van spoorlijn. Deze geeft een duidelijke verbinding; weinig woningen moeten worden aangekocht en resterende bebouwing wordt ontzien. Er is minder geluidsoverlast, dus minder geluidsvoorzieningen zijn nodig met als gevolg dat de kosten in geluidsvoorzieningen laag blijven. Dit is bovendien de gemakkelijkste aansluiting op het Combiplan.	Geadviseerd wordt dit tracé <b>[6]</b> ten noorden langs de spoorlijn niet mee te nemen om twee redenen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• De belangrijkste reden is dat met dit tracé gebied vernietigd wordt van het Natura2000-gebied het Wierdense veld. Als er een alternatief beschikbaar is, staat de Natuurbeschermingswet en de Europese Habitatrichtlijn dit niet toe.</li> <li>• Ten tweede moet de spoorlijn Almelo - Zwolle 3x gekruist worden wat sterk kostenverhogend werkt. De verminderde geluidsoverlast als gevolg van dit tracé t.o.v. het tracé ten zuiden langs de spoorlijn zal zeer beperkt zijn.</li> </ul>
7	Aandachtspunt voor gebieden wederzijds van de Nijverdalsestraat (N35). Dit zijn gebieden die 10-15 jaar geleden beschikbaar zijn gesteld door COGAS en zijn ontwikkeld als natuurgebieden (Het Steenbroake) met o.a een vleermuizengrot.	<b>[7]</b> Bij het ontwerp voor de N35 zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met aanwezige natuurwaarden. Het betreft hier natuurwaarden waar geen speciaal beschermingsregiem (Natura2000, EHS) op rust.
8	Voorkeur voor ligging tracé zo dicht mogelijk bij het spoor. Bijkomend voordeel is dat de bewoners aan de N35 minder last zullen hebben van geluidsoverlast.	Het tracé <b>[2]</b> direct ten zuiden en zoveel mogelijk parallel aan de spoorlijn is conform de Aanvangsbeslissing één van de te onderzoeken tracés.

	Voorstel / variant + toelichting	Advies projectteam [nr: zie figuur B5.1]
9	Aangezien veel gebruik wordt gemaakt van de Looweg en Loonderesweg als verbinding tussen de Nijverdalsestraat en N751 richting onder andere Hogel Hexel, is een aansluiting op de Looweg verstandig. (De bewoners van de huizen aan de Derde Esweg zullen hier echter sterk op tegen zijn en willen dat de aansluiting westelijker komt te liggen).	In de verkenning zal het ontwerp van een volledige ongelijkvloerse aansluiting Wierden-west op de N35 worden meegenomen. <b>[9]</b> Deze aansluiting zal in ieder geval bij de rotonde Nijverdalsestraat/Looweg aansluiten op het lokale wegennet. Het zoekgebied voor de aansluiting ligt tussen de bestaande aansluiting van de Nijverdalsestraat op de N35 en de spoorlijn Deventer-Almelo. De Derde Esweg ter hoogte van de woningen zal daarbij verkeersluw blijven.
10	Wij hebben interesse om een tankstation te exploiteren aan de N35 tussen Nijverdalen en Wierden.	In de verkenning zal als separate optie onderzocht worden of het wenselijk is op het traject een verzorgingsplaats te realiseren en zo ja, op welke locatie deze verzorgingsplaats zou moeten komen en op welke wijze deze gefinancierd zou kunnen worden.

De adviezen uit tabel B5.1 zijn aan de stuurgroep N35 voorgelegd. Na beoordeling heeft de stuurgroep de volgende opdracht meegegeven aan het projectteam:

1. Vergroot het zoekgebied in de binnenbocht van de N35 bij Wierden (zie figuur B5.1, nr. 1) om een optimaal ontwerp te kunnen maken voor de variant waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande N35.
2. Laat de aansluiting Wierden-west in ieder geval bij de rotonde Nijverdalsestraat/Looweg aansluiten op het lokale wegennet. Breidt het zoekgebied voor de aansluiting hiervoor uit tot het gebied tussen de bestaande aansluiting van de Nijverdalsestraat op de N35 en de spoorlijn Deventer-Almelo (zie figuur B5.1, nr.9). De Derde Esweg ter hoogte van de woningen dient daarbij verkeersluw te blijven.
3. Bestaande dwarsverbindingen zijn uitgangspunt voor het ontwerp van de nieuwe N35. Alleen als aangetoond wordt dat de verbinding niet meer nodig is of dat er een redelijk alternatief beschikbaar is hoeft een bestaande verbinding niet meer terug te komen.
4. Onderzoek geen tracé parallel ten noorden langs de spoorlijn (zie figuur B5.1, nr. 6) omdat het doorsnijden van het Natura2000 gebied het Wierdense veld zeer waarschijnlijk wettelijk niet is toegestaan. Bovendien brengt dit tracé extra kosten met zich mee als gevolg van drie extra kruisingen met de spoorlijn.
5. Onderzoek als separate optie of het wenselijk is op het traject een verzorgingsplaats met tankstation te realiseren, op welke locatie een eventuele verzorgingsplaats zou moeten komen en op welke wijze deze gefinancierd zou kunnen worden.

Figuur B5.1 Overzicht ingebrachte varianten met nummers (oostzijde en westzijde plangebied)

